

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU14

Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen om att den bör fortsatt prioritera arbetet med att främja vattenvägarna samt underlätta för mer prämtrafik för att öka andelen hållbara transporter. Därmed tillstyrker utskottet helt eller delvis motionsförslag om detta.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga yrkanden i motioner om olika sjöfartsfrågor, bl.a. om svensk sjöfarts konkurrenskraft, organisationsfrågor inom sjöfarten, sjöfartsavgifter och vissa miljöfrågor. Motionsyrkandena avstyrks främst med hänvisning till pågående utrednings- och beredningsarbete.

I betänkandet finns 13 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, MP) och ett särskilt yttrande (V).

Behandlade förslag

Ett delyrkande i en motion väckt med anledning av skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

Ett sextiotial yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2018/19.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Svensk sjöfarts konkurrenskraft	7
Sjöfart och organisationsfrågor	16
Inlandssjöfart och kustsjöfart.....	21
Transport av järnvägsvagnar med fartyg	27
Farleds- och lotsavgifter	28
Vissa frågor om hamnar	35
Vissa miljö- och klimatfrågor.....	39
Vissa internationella frågor	54
Båtcharter	55
Förarbevis för vattenskotrar	57
Reservationer	60
1. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 1 (M, KD).....	60
2. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 1 (C)	61
3. Organisationsfrågor inom sjöfarten, punkt 2 (SD, KD).....	62
4. Utförande av sjömätning, punkt 3 (SD).....	63
5. Inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 4 (S, V, MP)	64
6. Transport av järnvägsvagnar med fartyg, punkt 5 (SD).....	67
7. Farleds- och lotsavgifter, punkt 6 (SD)	68
8. Vissa frågor om hamnar, punkt 7 (SD).....	69
9. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 8 (M).....	70
10. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 8 (SD)	72
11. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 8 (C).....	74
12. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 8 (KD).....	75
13. Vissa internationella frågor, punkt 9 (SD).....	76
Särskilt yttrande.....	77
Sjöfartsfrågor (V)	77
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	79
Motion väckt med anledning av skrivelse 2017/18:278	79
Motioner från allmänna motionstiden 2018/19	79

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:853 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1 och 2,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 i denna del,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 43 och 47.

Reservation 1 (M, KD)

Reservation 2 (C)

2. Organisationsfrågor inom sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:943 av Hampus Hagman (KD),

2018/19:1038 av Borianana Åberg (M),

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2018/19:2556 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C),

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 43 och 47
samt

2018/19:2754 av Janine Alm Ericson och Emma Berginger (båda MP).

Reservation 3 (SD, KD)

3. Utförande av sjömätning

Riksdagen avslår motion

2018/19:312 av Jimmy Ståhl (SD).

Reservation 4 (SD)

4. Inlandssjöfart och kustsjöfart

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör fortsatt prioritera arbetet med att främja vattenvägarna samt underlätta för mer prämtrafik för att öka andelen hållbara transporter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 6.1 och

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 6.2,

bifaller delvis motionerna

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 13,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 46 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 42 och

avslår motion

2018/19:898 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 3.

Reservation 5 (S, V, MP)

5. Transport av järnvägsvagnar med fartyg

Riksdagen avslår motion

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 16.

*Reservation 6 (SD)***6. Farleds- och lotsavgifter**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:898 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2,

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 1–4, 16, 17 och 19,

2018/19:1769 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) och

2018/19:2714 av Daniel Bäckström (C).

*Reservation 7 (SD)***7. Vissa frågor om hamnar**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 12 och 18 samt

2018/19:2112 av Mattias Ottosson m.fl. (S).

*Reservation 8 (SD)***8. Vissa miljö- och klimatfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 22–25,

2018/19:1756 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2018/19:2200 av Pia Nilsson (S),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6.2, 8.2 och 9 i denna del,

2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 21–24,

2018/19:2885 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 8,

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 18 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 35 och 46.

*Reservation 9 (M)**Reservation 10 (SD)**Reservation 11 (C)**Reservation 12 (KD)***9. Vissa internationella frågor**

Riksdagen avslår motion

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 7 och 21.

*Reservation 13 (SD)***10. Båtcharter**

Riksdagen avslår motion

2018/19:1468 av Ola Johansson (C).

11. Förarbevis för vattenskotrar

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:2089 av Isak From (S) och

2018/19:2981 av Aron Emilsson (SD).

Stockholm den 16 maj 2019

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Magnus Jacobsson (KD), Anna-Caren Säterberg (S), Jessika Roswall (M), Jasenko Omanovic (S), Jimmy Ståhl (SD), Teres Lindberg (S), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Åsa Coenraads (M), Sofia Westergren (M) och Mikael Larsson (C).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet ett delyrkande i en motion väckt med anledning av skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 och 58 motionsyrkanden om sjöfartsfrågor från allmänna motionstiden 2018/19. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilagan.

Vid utskottssammanträdet den 29 november 2018 informerade parterna i samarbetet Blå tillväxt om sjöfartens bidrag till ett hållbart samhälle, och vid utskottssammanträdet den 2 maj 2019 informerade generaldirektör Katarina Norén m.fl. från Sjöfartsverket om aktuella frågor för myndigheten. Vidare deltog ledamöter i utskottet på Maritimt Forums utbildningsdag den 6 mars 2019.

Frågor om trafikens infrastruktur har behandlats av utskottet tidigare under riksmötet i betänkande 2018/19:TU5 Infrastrukturfrågor.

Utskottets överväganden

Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om svensk sjöfarts konkurrenskraft med hänvisning till de insatser som pågår och planeras. Utskottet framhåller vikten av fortsatt arbete med bl.a. regelförenkling och inflaggningsprocessen för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft.

Jämför reservation 1 (M, KD) och 2 (C).

Bakgrund

Regler för sjöfartsnäringen

Den havsgående sjöfarten regleras i stor utsträckning av internationella bestämmelser och konventioner som har införlivats i svensk lagstiftning. Det finns ett drygt hundratal nationella lagar, förordningar och föreskrifter för sjöfarten. Att sjöfarten i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete innebär att kuststaterna har begränsade möjligheter att påverka hur sjöfarten ska bedrivas. Samtidigt har Sverige varit aktivt i arbetet med att genomdriva regionala regelverk som bl.a. utsläppskontrollområden för kvävedioxider (NECA) och svaveldioxider (SECA) och förbud mot toalettavlopp (se vidare i avsnittet om vissa miljöfrågor). Dessa regelverk utarbetas och drivs fram regionalt och beslutas sedan av den internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organization). FN:s havsrättskonvention, som antogs 1982 och trädde i kraft 1994, reglerar olika aspekter på havens och havsbottens fredliga användning, inte minst på miljöområdet. Internationella regler för sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd för den marina miljön utarbetas framför allt inom IMO, men även på EU-nivå tas olika instrument fram som påverkar den europeiska sjöfartsnäringen och fartyg som framförs inom EU. För sjötrafik inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon gäller de internationella sjövägsreglerna samt de tillägg och undantag från dessa regler som finns föreskrivna.

Tillträde till den svenska sjöfartsmarknaden kan antingen ske genom nybyggnation, förvärv eller charter av fartyg, och verksamheten kan drivas under svensk eller utländsk flagg. Det svenska fartygsregistret ligger administrativt under Transportstyrelsen. I processerna för registrering och certifiering av fartyg som varit registrerade i ett annat land, s.k. inflaggning, ingår olika steg. Det första steget är att säkerställa att ägare och fartyg uppfyller de krav som finns. En anmälan om inflaggning görs på en särskild

blankett och därefter görs en inflaggningsbesiktning som innebär en kontroll av fartygets skick och hur väl det överensstämmer med dess certifikat. Därefter hålls ett inflaggningsmöte där man tar upp förutsättningar för certifiering, eventuella brister och dispenser samt Transportstyrelsens och den erkända organisationens ansvar och går igenom information om bemanning och registrering. När sedan fartyget är registrerat och har ansetts sjövärdigt utfärdas ett certifikat och fartyget kan tas i drift.

För att ett skepp (fartyg med en största längd överstigande 24 meter) ska kunna registreras i det svenska fartygsregistret måste äganderätten till skeppet kunna härledas till den som senast var inskriven ägare i ett lands officiella inskrivningsregister för fartyg. Därför behöver Transportstyrelsen få ett avregistreringsintyg från skeppets tidigare hemland. Om skeppet aldrig har varit registrerat i ett utländskt register krävs ett ickeregistreringsintyg från skeppets tidigare hemland. Om skeppet aldrig har varit registrerat tidigare krävs dessutom ett s.k. Builder's Certificate, eftersom äganderätten måste kunna härledas till tillverkningsvarvet. Fartyg som ska bli svenska ska genomgå olika besiktningar och kontroller för att få användas till sjöfart, t.ex. sjövärdighetsbesiktning, men även andra besiktningar beroende på hur skeppet ska användas. För att få framföra skepp som används yrkesmässigt krävs dessutom ett beslut om säkerhetsbesättning eller, för de fartyg som inte ska ha säkerhetsbesättning, att kraven i Transportstyrelsens bemanningsföreskrifter är uppfyllda.

Tillstånd, tillsyn och registerhållning av svenskregistrerade fartyg är en avgiftsfinansierad verksamhet sedan 2011. Huvudprincipen är att varje enskild tillståndshavare betalar de kostnader som ärendet genererar. Avgifterna ska beräknas så att full kostnadstäckning uppnås.

I propositionen Regelförenkling för sjöfarten (prop. 2016/17:205, bet. 2017/18:TU3, rskr. 2017/18:25) föreslogs vissa lagändringar i syfte att underlätta för sjöfartsnäringen, t.ex. en ändrad definition av skepp, att registreringen av mindre skepp förenklas och att en villkorad registrering möjliggörs i syfte att underlätta överföringen av skepp som förvärvats i utlandet till det svenska fartygsregistret. De nya reglerna började gälla den 1 februari 2018.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd lämnas enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd till arbetsgivare för sjömän på svenskregistrerade fartyg under förutsättning att fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens, att fartyget endast är registrerat i det svenska fartygsregistret, att utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget och att det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Beslut om sjöfartsstöd fattas av

Delegationen för sjöfartsstöd, ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket, vars ledamöter förordnas av regeringen.

Stödprocessen är uppdelad i två delar – på årsbasis och på månadsbasis. Senast den 1 november varje år ansöker arbetsgivaren om att förklaras vara berättigad till sjöfartsstöd för ett visst fartyg under nästkommande år. För nya fartyg som blir aktuella under året, t.ex. vid inflaggning eller ägarbyte, kan arbetsgivaren lämna in en ansökan vid ett senare tillfälle.

Efter att arbetsgivaren har godkänts för att få sjöfartsstöd ansöker denna om sjöfartsstöd för besättningens ersättning varje månad. I början av månaden lämnar arbetsgivaren in en ansökan om sjöfartsstöd som avser föregående månad. Delegationen granskar ansökan och fattar ett preliminärt beslut. Sjöfartsstödet krediteras därefter på sökandens skattekonto den 12:e i månaden, samtidigt som arbetsgivarens skattedeklaration för den aktuella månaden ska vara inlämnad. Sjöfartsstödet motsvarar därmed den deklarerade skatten och arbetsgivaravgiften för personalen, och arbetsgivaren behöver därför inte betala in dessa till Skatteverket. Den 19:e i månaden lämnar arbetsgivaren in en mer utförlig redovisning av föregående månads ersättning och skatteredovisning. Baserat på denna redovisning fastställer delegationen slutligt rederiets stödbelopp för den aktuella månaden.

Motionerna

I motion 2018/19:853 av Johan Hultberg (M) framförs att de nya reglerna för registrering av fartyg i fartygsregistret som började gälla den 1 februari 2018 skyndsamt bör följas upp och utvärderas (yrkande 1). Arbetet bör fokusera på hur möjligheterna till finansiering av nya fartyg eller investeringar i befintliga fartyg har påverkats. Översynen behövs enligt motionären för att skapa bättre förutsättningar för en levande kust med aktiva företagare som skapar jobb och tillväxt inom de blå näringarna. Motionären anför även att det bör undersökas hur finansiering av mindre fartyg kan underlättas (yrkande 2). Fartyg som exempelvis används inom skärgårdstrafik, fiske och vattenbruk är ofta för små för att klassas som skepp enligt de nya reglerna. Detta innebär i sin tur att de inte kommer att registreras i fartygsregistrets skeppsdel och därmed inte är möjliga att in-teckna. Motionären framhåller att det är svårt att finansiera ett nytt fartyg när det inte finns möjlighet att lämna säkerhet i form av in-teckning i fartyget.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 9 i denna del att möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft för sjöfarten bör ses över. Motionärerna anför att det är viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras bl.a. eftersom utflaggning av svenska fartyg inom rederier, handelsflotta och fiskefartyg riskerar att utarma kompetensen inom branschen. Dessutom finns det en risk för att Sveriges möjligheter att i internationella sammanhang påverka arbetsvillkoren för sjöfartsnäringen minskar i takt med att allt färre fartyg bär svensk flagg.

I kommittémotion 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44 begärs att en garanti införs om att sjöfartsföretag bara ska behöva lämna en uppgift en gång till myndigheterna, en s.k. en dörr in. Uppgifterna ska sedan slussas vidare till rätt myndighet. En sådan ordning skulle påtagligt minska tiden som rederierna behöver lägga på administration. Motionärerna uppmärksammar att rederier i dag kan vara tvungna att vända sig till en rad olika myndigheter och att myndighetskontakterna alltför ofta upplevs som byråkratiska.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 43 att det bör utredas om det går att införa en möjlighet till förhandsbesked om sjöfartsstöd i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige. Motionärerna framhåller att det är ett stort problem att rederier inte på förhand kan få besked om de är berättigade till sjöfartsstöd. Detta leder till att rederier många gånger avstår från att registrera fartyg i Sverige. I yrkande 47 i motionen anförs vidare att möjligheten att förenkla inflaggnings-proceduren för de företag och fartyg som återigen vill flagga svenskt bör ses över i syfte att stärka svensk sjöfartsnäring. Motionärerna framhåller att den administrativa bördan inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen. Många i branschen upplever att myndighetskontakterna är komplicerade. Inom ramen för översynen bör man därför överväga en s.k. one-stop shop, där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden.

Utskottets ställningstagande

Insatser för stärkt konkurrenskraft för svensk sjöfart

Utskottet vill inledningsvis understryka att regeringens målsättning är att Sverige ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Det finns enligt regeringen en outnyttjad potential på sjön som regeringen vill ta till vara. Sjöfarten kan också bidra än mer till stärkt svensk export då den är en livsnerv för handel med omvärlden och därmed för Sveriges välstånd. En stark sjöfart skapar jobb och tillväxt både till sjöss och på land. Även sjöfarten måste dock minska sin klimat- och miljöpåverkan. Regeringen arbetar aktivt med detta både inom FN och inom EU. Utskottet välkomnar regeringens arbete och påminner om att sjöfartens viktiga roll i det svenska transportsystemet, inte minst för de svenska exportnäringarna, även beaktades i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21).

Utskottet har vid flera tillfällen behandlat frågor om den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Utskottet vill i sammanhanget särskilt framhålla den uppföljning som utskottet presenterade i april 2015 (rapport 2014/15:RFR9). Utskottet konstaterade då att det fanns utrymme för förbättringar för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och att det är angeläget att dessa genomförs inom en snar framtid. Utskottet underströk bl.a. vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring (bet. 2014/15:TU11).

Utskottet vill framhålla att regeringen hösten 2015 tog ett helhetsgrepp för att främja de maritima näringarna. I den maritima strategin lade regeringen

fram sin vision för det fortsatta arbetet: konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.

Utskottet har bl.a. i betänkande 2016/17:TU18 välkomnat regeringens maritima strategi och framhållit att Sverige behöver en väl fungerande sjöfartssektor för att upprätthålla positionen som ett handels- och industriland. Utskottet har framfört att det delar regeringens bedömning i strategin att svenskegistrerade fartyg ökar tillgången på praktikplatser för sjöfartsstudenter, bidrar till ökad sysselsättning för bl.a. svenska sjömän och även kan stärka hela den maritima sektorn i Sverige. Utskottet har vidare anfört att strategin bl.a. bör kunna bidra till att Sverige kan ta vara på de marknadsmöjligheter som finns inom det maritima området. Utskottet pekade även på vikten av att arbetet med genomförandet av strategin bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsmålet Hav i balans samt levande kust och skärgård. Utskottet ville lyfta fram att en stärkt svensk sjöfart utgör ett viktigt verktyg för ambitionerna att öka den svenska exporten till nya tillväxtmarknader samt bidra till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Utskottet vidhåller denna uppfattning.

Som en följd av den maritima strategin har regeringen beslutat om olika uppdrag. Havs- och vattenmyndigheten (HaV) fick i uppdrag att dels vidareutveckla ett begränsat antal indikatorer för en årlig uppföljning av utvecklingen inom de olika områdena i strategin, dels genomföra en fördjupad uppföljning under 2017. HaV redovisade uppdraget i februari 2018 och det bereds nu inom Regeringskansliet.

Utskottet vill uppmärksamma att riksdagen hösten 2016 beslutade om ett svenskt tonnageskattningssystem, där syftet har varit att öka den svenska handelsflottans konkurrenskraft liksom andelen svenskegistrerade fartyg (prop. 2015/16:127, bet. 2016/17:SkU6, rskr. 2016/17:6). Bestämmelserna innebär att kvalificerade rederier ska kunna välja mellan vanlig bolagsbeskattning och tonnageskattning. Tonnageskattning innebär att rederiernas inkomst bestäms schablonmässigt utifrån fartygens last- och passagerarkapacitet, dvs. fartygens tonnage, oberoende av inkomster och utgifter. De nya reglerna trädde i kraft den 20 oktober 2016, och de kunde tillämpas för första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2016.

Utskottet vill vidare lyfta fram att regeringen i juni 2018 beslutade om en nationell godstransportstrategi: Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi (dnr N2018/03939/TS). Av strategin framgår att ett nationellt godstransportråd inrättas med ett fyraårigt uppdrag. Nationella godstransportrådet ska bl.a. bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och till genomförandet av godstransportstrategin. Utskottet noterar att verksamheten inom det nationella godstransportrådet ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Utskottet kan också konstatera att regeringen den 23 augusti 2018 gav Trafikverket i uppdrag att utse och inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med ett tidsbegränsat uppdrag på sex år (N2018/04482/TS). Samordnaren tillträdde i februari 2019. Utskottet välkomnar att samordnaren bl.a. ska utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart och som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar till såväl luft som vatten.

I den nationella godstransportstrategin anför regeringen att det är viktigt med fler svenskregistrerade fartyg för sysselsättningen och för att behålla kompetensen inom hela sjöfartsklustret. Det är enligt regeringen också viktigt för att kunna bedriva ett framgångsrikt internationellt arbete för att minska sjöfartens miljöpåverkan, stärka sjösäkerheten och förbättra arbetsmiljön. Vidare utgör fler svenskregistrerade fartyg även en viktig del i beredskapen inför eventuellt krig och andra krissituationer. Utskottet delar regeringens bedömning. Regeringens ambition är att öka antalet svenskregistrerade fartyg genom bl.a. en gemensam inflaggningsportal och förhandsbesked om sjöfartsstöd. Utskottet konstaterar att dessa frågor för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Regeringen har, när det gäller handelsflottan, anfört att den har arbetat för att vända utvecklingen för att få fler svenskregistrerade fartyg. Den svenskregistrerade handelsflottan brukar definieras som fartyg i storleksklassen över 500 brutto. Under sommaren 2018 var antalet fartyg så lågt som ca 85. Detta kan jämföras med att antalet för 10–15 år sedan var uppe i ca 250. I början av 2019 passerade antalet svenskregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan 100. Förklaringen till den positiva trenden bedöms vara en kombination av införandet av tonnagesbeskattningsystemet, utvecklingsarbete hos Transportstyrelsen och parternas avtalsarbete. Utskottet välkomnar denna utveckling.

Förenkling av regler och fartygsregistrering

Utskottet påminner om att Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder för att bl.a. underlätta tillsyn, nybyggnation och inflaggning av fartyg. Transportstyrelsen arbetar med att förenkla regler som rör sjöfarten inom ramen för regelutvecklingsarbetet. Myndigheten har även genomfört ett projekt där hela regelverket för svenska fartyg som inte omfattas av internationella regelverk sågs över – Projekt nationella föreskrifter (PNF). Målsättningen med arbetet var bl.a. att ta fram ett funktionsbaserat regelverk för att skapa goda förutsättningar för en långsiktig och hållbar verksamhet. Syftet med funktionsbaserade regler är bl.a. att underlätta för teknikutveckling och göra regelverket mer flexibelt och möjligt att anpassa efter rådande förhållanden. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fartyg i nationell sjöfart trädde i kraft den 1 juni 2017. För existerande fartyg kommer dock regelverket att fasas in under 2018 och 2019 beroende på fartygstyp. Arbetet med

nationella föreskrifter är också kopplat till ett nytt tillsynssystem med egenkontroll som utgångspunkt. Detta regelverk trädde i kraft den 1 juni 2017 (prop. 2016/17:135, bet. 2016/17:TU15, rskr. 2016/17:218).

Transportstyrelsen har även haft ett regeringsuppdrag om funktionsbaserade regler inom behörighets- och bemanningsområdet. Regeringsuppdraget är tvådelat, där en första del om förenkling av behörigheter har lett till en ändring i Transportstyrelsens föreskrifter som trädde i kraft den 1 januari 2018. Den andra delen av uppdraget, som gäller funktionsbaserad bemanning, har avslutats utan vidare åtgärd.

Utskottet vill påminna om att den dåvarande regeringen i januari 2013 antog en handlingsplan i syfte att främja den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Regeringen lät bl.a. Stockholms universitet ta fram förslag till förenklingar av regler som i huvudsak har anknytning till fartygsregistret. Förslagen presenterades i juli 2015 i promemorian Regelförenkling för sjöfarten. Mot bakgrund av promemorian beslutade regeringen i juni 2017 om propositionen Regelförenkling för sjöfarten (prop. 2016/17:205). Propositionen innehöll vissa lagändringar i syfte att underlätta för sjöfartsnäringen, t.ex. en ändrad definition av skepp, att registreringen av mindre skepp förenklas och att en villkorad registrering möjliggörs i syfte att underlätta överföringen av skepp som förvärvats i utlandet till det svenska fartygsregistret. Riksdagen följde förslaget (bet. 2017/18:TU3, rskr. 2017/18:25). De nya reglerna började gälla den 1 februari 2018.

Enligt de nya reglerna räknas fartyg vars största längd överstiger 24 meter som skepp, och fartyg vars största längd är 24 meter eller mindre räknas som båtar. Regeländringen innebär att man endast kan ta ut nya inteckningar i ett fartyg om fartygets största längd överstiger 24 meter. I praktiken innebär det att ett antal skepp rättsligt sett kommer att förvandlas till båtar. Den ändringen medför flera fördelar i form av bl.a. lägre registreringsavgifter samt lättare omsättning av fartygen. Utskottet kan konstatera att utvecklingen samtidigt har vållat viss oro för att det skulle komma att bli svårare att finansiera det mindre skärgårdstonnaget eftersom dessa båtar inte längre kommer att kunna pantsättas i skeppsregistret (redan utfärdade inteckningar kommer dock att ligga kvar i skeppsregistret). Utskottet vill dock framhålla att det finns andra instrument för att finansiera såväl nybyggen som köp av båtar i form av båtbyggnadsförskott, återtagandeförbehåll (äganderättsförbehåll), företagshypotek och leasing.

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i december 2015 gav Transportstyrelsen, Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket i uppdrag att utreda de ekonomiska, praktiska och juridiska förutsättningarna för ett sammanhållet förfarande vid fartygsregistrering. I uppdraget ingick att utreda vad som krävs för att möjliggöra fartygsregistrering genom att vända sig till endast en myndighet, en webbplats eller liknande. Vidare ingick i uppdraget att lämna förslag till åtgärder, inklusive författningsförslag, för att möjliggöra en enklare modell för fartygsregistrering. Syftet med uppdraget var att åstadkomma en förenkling

för sjöfarten när det gäller myndighetskontakter, fartygsregistrering och ansökan om sjöfartsstöd. Uppdraget redovisades i slutet av 2016. I utredningen förordades bl.a. en myndighetsgemensam, webbaserad inflaggningsportal för en enklare och effektivare hantering av inflaggningsprocessen. Som nämnts ovan bereds förslaget för närvarande inom Regeringskansliet.

Transportstyrelsen har uppgett att man utifrån förslaget om ett sammanhållet förfarande för inflaggningsproceduren har sett över och breddat kommunikationen inom myndigheten på olika sätt med hänsyn till de inflaggningar som pågår men också utifrån införandet av projektet om nationella föreskrifter. Transportstyrelsen arbetar även med att förenkla arbetet med registrering av fartyg och ta fram ett nytt it-stöd för fartygsregistrering i enlighet med Näringsdepartementets promemoria om regelförenkling för sjöfarten.

Utskottet kan konstatera att Trafikanalys i sin senaste rapport 2018:12 om svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018 har anfört att små förbättringar avseende det svenska fartygsregistrets konkurrenskraft har noterats men inget som ännu gett några effekter. Eftersom andra länders register och regelverk samtidigt ökar i attraktivitet och konkurrenskraft gäller det för Sverige att agera snabbare än andra för att komma i kapp och nå målet i den maritima strategin om att ha det bästa regelverket i Europa. Under 2018 har dock Trafikanalys sett en utveckling som kan visa sig vara ett trendbrott.

Utskottet ser mot denna bakgrund positivt på att regeringen har anfört att den avser att fortsätta arbetet med att föreslå förenklingar i regelverken för sjöfarten och att Sverige ska erbjuda det bästa regelverket för sjöfarten i Europa. Med bästa regelverket menas här ändamålsenliga och funktionella regler som bidrar till en ökad och hållbar sjöfart. Funktionsbaserade regler som möjliggör innovation och alternativa lösningar har införts, liksom ett förenklat tillsynssystem för fartyg som går i nationell trafik. Vidare ska åtgärder för att underlätta tillämpningen av de nya regelverken prioriteras. Utskottet ser även positivt på Transportstyrelsens uppgift att svensk flagg är mycket högt rankad internationellt och alltid upprätthåller högsta möjliga nivå. Transportstyrelsen uppger att man ständigt arbetar med att förbättra villkoren för svenska fartyg och redare. Som exempel nämns att Sverige har avtal med fem av världens största s.k. erkända organisationer. Dessa får, liksom Transportstyrelsen, utöva tillsyn över och utfärda certifikat för svenska fartyg i enlighet med internationella överenskommelser samt relevant EU-lagstiftning.

Sjöfartsstöd

Utskottet noterar att det i trafikutskottets uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft (2014/15:RFR9) konstaterades att utformningen av sjöfartsstöd kan påverka rederiernas val av flaggstat om det förekommer signifikanta skillnader mellan länderna. I uppföljningen slogs dock fast att det svenska sjöfartsstödet är likvärdigt med andra länders sjöfartsstöd.

Trafikanalys har framfört att stödet är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Trafikanalys har även uppgett att utan sjöfartsstöd skulle rederierna inte kunna bedriva den verksamhet som de gör i dag. Den sannolika anpassningen av verksamheten skulle enligt Trafikanalys vara att de svenske registrerade fartygen skulle flaggas ut. I sin rapport från 2018 (2018:12) anför Trafikanalys att det svenska sjöfartsstödet har reducerats med 1 procent av stödbeloppet från den 1 januari 2017 för att finansiera det s.k. tonnagebeskattningssystemet för svenska rederier som infördes 2016. I praktiken har dock sänkningen av sjöfartsstödet ännu inte genomförts på grund av en pågående anmälningsprocess i EU-kommissionen.

När det gäller frågan om möjlighet till förhandsbesked vill utskottet peka på att regeringen i december 2015 gav Transportstyrelsen, Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket i uppdrag att utreda de ekonomiska, praktiska och juridiska förutsättningarna för ett sammanhållet förfarande vid fartygsregistrering. Delegationen lämnade sin redovisning till regeringen i oktober 2016 och föreslog där att förordningen om sjöfartsstöd skulle ändras för att möjliggöra en prövning av om ett fartyg uppfyller villkoren i stödförordningen innan fartyget har registrerats i det svenska fartygsregistret. Syftet var att underlätta rederiers beslut om flaggstat och att öka sannolikheten för registrering i det svenska registret. Delegationen konstaterade också att rätten till sjöfartsstöd är helt avgörande för om ett rederi ska välja ett specifikt fartygsregister. Delegationen underströk även att branschen har efterfrågat möjligheten till förhandsbesked som ger klartecken för att stöd faktiskt ska beviljas. Delegationen påtalade dock att som sjöfartsstödet nu är uppbyggt går det inte att ge förhandsbesked i frågan. Delegationen uppgav att när den prövar arbetsgivarens rätt till sjöfartsstöd måste, enligt nuvarande regelverk, alla stödkriterier vara uppfyllda. Den månatliga ansökningsprocessen baseras på det faktiska utfallet, vilket innebär att man inte kan lämna något förhandsbesked i denna del. Det beslut som delegationen fattar baserat på årsansökan är däremot en framåtblickande bedömning baserat på arbetsgivarens planerade sysselsättning för fartyget. Eftersom detta är en bedömning om framtiden skulle delegationen i denna del kunna ge förhandsbesked om rätten till att få sjöfartsstöd under de förutsättningar som fartyget förväntas sysselsättas under. Stödförordningen skulle enligt delegationen kunna ändras så att stödsökanden bara behöver göra sannolikt att fartyget, under den tid som ansökan avser, endast kommer att vara registrerat i det svenska fartygsregistret. Som nämnts ovan bereds förslaget för närvarande inom Regeringskansliet.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. Utskottet anser att det därför är angeläget att fortsätta arbetet för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Med hänvisning till de insatser som genomförs och planeras finner dock utskottet

inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:853 (M) yrkandena 1 och 2, 2018/19:2427 (C) yrkande 9 i denna del, 2018/19:2734 (KD) yrkande 44 och 2018/19:2901 (M) yrkandena 43 och 47.

Sjöfart och organisationsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om organisationsfrågor inom sjöfarten som gäller bl.a. Sjöfartsverkets verksamhet och inrättande av ett sjöfartsråd. Utskottet hänvisar till det arbete som pågår när det gäller att stärka sjöfartsnäringsens konkurrenskraft, främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart, ta till vara sjöfartens fördel från miljösynpunkt och främja kunskapsspridning och samarbete mellan berörda aktörer.

Jämför reservation 3 (SD, KD) och 4 (SD).

Motionerna

Jimmy Ståhl (SD) framhåller i motion 2018/19:312 att Sjöfartsverket bör få i uppdrag att se över möjligheten att ta hjälp av småbåtsägare med utmärkning på sjökort. Enligt motionären bör det upprättas en webbplats eller mobilapplikation där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater och hjälpa Sjöfartsverket att notera och märka ut grund som inte finns med i befintliga sjökort. Därmed kan påkörningar och olyckor i större utsträckning undvikas.

Enligt motion 2018/19:943 av Hampus Hagman (KD) bör förutsättningarna för att inrätta ett sjöfartsråd utredas. Sjöfarten är en mycket viktig näringsgren för Sverige och kan också bidra till mer hållbara transporter. För att bättre nyttja potentialen i sjöfarten behövs enligt motionären bättre förutsättningar men också stärkta kontakter mellan branschen och staten. I ett sjöfartsråd kan kompetens utvecklas och beslut förankras på ett effektivt sätt, och därmed skapas långsiktig stabilitet och större tydlighet. Rederier, fackförbund, hamnar, akademin och politiska institutioner bör ingå i rådet och det bör lämpligen ledas av det ansvariga statsrådet.

Även Borianan Åberg (M) framhåller i motion 2018/19:1038 att möjligheterna att tillsätta ett sjöfartsråd bör ses över. Ett sjöfartsråd bör ges mandat att arbeta långsiktigt för en gemensam strategi i syfte att stärka hela den maritima näringsens konkurrenskraft. Ambitionen skulle vara att skapa en samverkansplattform där industri, fackliga parter, universitet, utbildningsinstitutioner och myndigheter inom sjöfarten gemensamt tar fram förslag på åtgärder som kan bidra till tillväxt av svensk sjöfart och den maritima industrin.

I kommittémotion 2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5 anförs att Sjöfartsverkets roll bör ses över. Motionärerna pekar på att

Sjöfartsverket är ett affärsverk som delvis finansieras av farledsavgifter och att dessa avgifter betalas när ett fartyg anlöper en hamn. Motionärerna uppmärksammar att utvecklingen inom sjöfarten innebär att fartygen blir större och anlöpen därmed blir färre. Sjöfartsverket tvingas därmed enligt motionärerna höja farledsavgifterna för att få ekonomin att gå ihop. Effekten blir en negativ spiral där färre fartyg tvingas betala mer och där man riskerar att godstransporterna läggs över på exempelvis väg. Motionärerna vill därför se att Sjöfartsverket på sikt anslagsfinansieras för att i större omfattning än i dag kunna fokusera på att stärka sjöfartens roll.

Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) framhåller i motion 2018/19:2556 att det bör övervägas att tillsätta en utredning om sjöfartens organisation i Sverige. Motionärerna pekar på att sjöfarten är en del av lösningen på Sveriges klimatproblem och att en överflyttning av transporter från väg till sjöburna alternativ därför bör ske. Detta arbete försvåras dock bl.a. av att sjöfartsfrågor ligger hos tre olika instanser: Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket. Det saknas således en enskild huvudman och därmed ett helhetsansvar. Motionärerna framför vidare att Sjöfartsverket sedan ett antal år tillbaka har en mycket svag finansiell ställning och att den nya avgiftsmodellen som Sjöfartsverket införde den 1 januari 2018 har mött hård kritik från ett stort antal remissinstanser eftersom den anses gå på tvärs med miljöambitionerna. Motionärerna anför vidare att Sjöfartsverkets verksamhet finansieras till ca 70 procent av marknadsaktörer, vilket utgör en markant skillnad i jämförelse med övriga transportslag som inte är finansierade av brukarna i samma utsträckning.

I kommittémotion 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) anfördes att ett partsöverskridande sjöfartsråd bör tillsättas där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademien m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling (yrkande 43). Rådet skulle arbeta med att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft. Motionärerna anför även att Sjöfartsverkets roll som affärsverk bör prövas kritiskt (yrkande 47). Enligt motionen kan den nuvarande modellen där Sjöfartsverket är ett affärsverk ifrågasättas. Ett problem är enligt motionärerna att Sjöfartsverket har höjt avgifterna för sjöfarten för att klara sin budget, vilket hamnar i konflikt med det övergripande målet att flytta över godstrafik från väg till sjöfart.

Janine Alm Ericson och Emma Berginger (båda MP) framhåller i motion 2018/19:2754 att ett sjöfartsråd med uppgift att arbeta fram en långsiktig strategi för utvecklingen av den svenska sjöfarten bör tillsättas. I strategin bör flera olika aspekter finnas med, såsom klimatarbete, säkerställande av fungerande sjötransporter, sjöfartens betydelse för den svenska samhällsekonomin konkurrenskraft och frågor om säkerhet i ett brett perspektiv. Strategin bör innehålla en vision och ett åtgärdsprogram för sjöfarten och bör utarbetas och följas upp av ett samverkansråd. Inom samverkansrådet skulle rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademien, m.fl. samverka med politiska institutioner och

myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på utvecklingsåtgärder. Genom att inrätta ett sjöfartsråd kan arbetet bedrivas effektivare, vilket bidrar till långsiktig stabilitet och större tydlighet.

Utskottets ställningstagande

Organisationsfrågor inom sjöfarten

Utskottet vill inledningsvis framhålla att regeringen har gjort flera satsningar där bl.a. konkurrenskraftsfrågor och samverkan om sjöfart ingår. Utskottet ser mycket positivt på detta. Regeringen har t.ex. under hösten 2018 inrättat ett nationellt godstransportråd i enlighet med vad som anfördes i den nationella godstransportstrategin från juni 2018. Rådet ska fungera som en plattform för det fortsatta arbetet utifrån godstransportstrategin. Nationella godstransportrådet ska bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och till genomförandet av godstransportstrategin. Verksamheten inom det nationella godstransportrådet ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Rådet ska även vara ett rådgivande organ för löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga myndigheter, kommuner och landsting m.fl. Trafikverket har på uppdrag av regeringen inrättat ett kansli som bistår det nationella godstransportrådet med att genomföra den nationella godstransportstrategin.

Utskottet vill vidare lyfta fram att regeringen den 23 augusti 2018 gav Trafikverket i uppdrag att utse och inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med ett tidsbegränsat uppdrag på sex år (N2018/04482/TS). Samordnaren ska bl.a. utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart, som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar till såväl luft som vatten. Samordnaren ska även ha en kunskapspridande funktion och föra dialog med relevanta aktörer om möjligheterna att på olika sätt stimulera en överflyttning av godstransporter från land- till sjöfart och därmed bidra till minskade utsläpp av luftföroreningar. En samordnare har numera utsetts och framhållit att en god samverkan med alla inblandade parter – myndigheter, branschen samt intresseorganisationer – kommer att bli en viktig faktor för att tillsammans nå målet om ett bättre nyttjande av sjöfarten.

I den maritima strategin från 2015 En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö har regeringen tagit ett helhetsgrepp för att främja de maritima näringarna och lagt fast en vision för det fortsatta arbetet: Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Den maritima strategin omfattar och integrerar politik inom de politikområden som rör näringsliv, arbetsmarknad, kultur, miljö, energi, transport, turism, fiske, innovation och regionala frågor. Strategin utgör därigenom ett

instrument för att genomföra en integrerad svensk havspolitik. Strategin för de maritima näringarna anger riktningen för hur visionen ska nås och är en process snarare än en slutprodukt. Strategin är således ett inriktningsdokument för en såväl socialt och miljömässigt som ekonomiskt hållbar utveckling och innehåller, utöver vision och inriktning för arbetet, en struktur för uppföljning.

När det gäller Sjöfartsverkets verksamhet kan utskottet konstatera att Sjöfartsverket är ett affärsverk som i huvudsak finansieras av de avgifter som handelssjöfarten betalar. Avgifterna består av farledsavgifter, lotsavgifter och övriga avgifter. För dessa intäkter utför och ansvarar Sjöfartsverket för isbrytning, lotsning, farledsservice, sjökommunikation, sjögeografi, sjö- och flygräddning samt sjömannservice. Frågor om sjöfartsavgifter behandlas närmare i avsnittet Farleds- och lotsavgifter.

Sjöfartsverket grundades i juli 1969 och blev ett affärsverk 1987. Verksamheten finansieras till ca 70 procent genom avgifter på handelssjöfarten. Därtill kommer intäkter från försäljning av tjänster, avgifter från det civila flyget som delfinansierar sjö- och flygräddningsverksamheten samt skattefinansierade uppdrag som riktar sig mot allmänheten, båtlivet och till skydd för samhället, vilka utgör ca 20 procent av intäkterna. Intäkterna för de delar av verksamheten som finansieras via statsbudgeten utgör ca 10 procent av myndighetens totala finansiering.

Utskottet noterar att verksamhetsformen för Sjöfartsverket har setts över några gånger, bl.a. i Lotsutredningens slutbetänkande Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation (SOU 2008:53), Statskontorets Myndighetsanalys av Sjöfartsverket (2013:1) och senast Regeringens styrning av affärsverken (RiR 2018:5) från Riksrevisionen. I Riksrevisionens granskning framförs att regeringen inte i tillräcklig utsträckning har utvecklat och anpassat styrningen av affärsverken till verksamheten i dess nuvarande form och till dess framtida utmaningar. Enligt Riksrevisionen finns det behov av ställningstaganden för att göra styrningen av affärsverksformen mer tidsenlig och effektiv. Utskottet noterar att regeringen inte delar Riksrevisionens sammanfattande slutsats och inte har för avsikt att vidta några åtgärder i särskild ordning med avseende på detta. Enligt regeringens uppfattning har styrningen för vart och ett av de berörda affärsverken anpassats och utvecklats för att möta de utmaningar som har uppkommit. Regeringen anser emellertid att det är motiverat att fortsätta att följa relevansen av affärsverksformen och vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa fungerande verksamhetsförutsättningar och ändamålsenlig styrning av den verksamhet som i dag bedrivs i affärsverksform. Regeringen anser att Riksrevisionens iakttagelser, slutsatser och rekommendationer är värdefulla och kan komma att ingå i underlaget för framtida beslut (skr. 2017/18:297). Utskottet noterar även att skrivelsen har behandlats av finansutskottet som inte hade några invändningar mot regeringens bedömningar i skrivelsen (bet. 2018/19:FiU13, rskr. 2018/19:37).

Utförande av sjömätning

Mot bakgrund av motionsförslaget om att Sjöfartsverket bör få i uppdrag att se över möjligheten att ta hjälp av småbåtsägare med utmärkning på sjökort vill utskottet uppmärksamma att Sjöfartsverket ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. En viktig del i det arbetet är att producera sjökort av hög kvalitet och ge bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. Sjöfartsverket arbetar ständigt med kvalitetshöjning av främst de större farlederna från öppet hav till Sveriges hamnar. Sjöfartsverket mäter djupen i våra farleder och lägesbestämmer objekt som är av betydelse för navigering. Uppgifterna lagras i databaser och ligger till grund för både papperssjökort och elektroniska sjökort. Information om ändringar av sjökort distribueras snabbt via underrättelser för sjöfarande (Ufs). Utskottet har inget att invända mot denna ordning.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis betona att regeringen under den senaste tiden har genomfört flera satsningar och lämnat ett antal uppdrag när det gäller att stärka sjöfartsnäringsens konkurrenskraft, främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och ta till vara sjöfartens fördel från miljösynpunkt. Vissa av åtgärderna syftar även till att främja kunskapsspridning och samarbete mellan berörda aktörer. Utskottet välkomnar detta arbete och anser mot den bakgrunden att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd inom området. Mot bakgrund av att regeringen anför att den kommer att fortsätta att följa relevansen av affärsverksformen och vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa fungerande verksamhetsförutsättningar och ändamålsenlig styrning av bl.a. Sjöfartsverket anser utskottet inte heller att det finns skäl att vidta någon åtgärd när det gäller Sjöfartsverkets uppgifter eller verksamhetsform. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2018/19:312 (SD), 2018/19:943 (KD), 2018/19:1038 (M), 2018/19:1122 (SD) yrkande 5, 2018/19:2556 (C), 2018/19:2734 (KD) yrkandena 43 och 47 samt 2018/19:2754 (MP).

Inlandssjöfart och kustsjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör fortsatt prioritera arbetet med att främja vattenvägarna samt underlätta för mer pråmtrafik för att öka andelen hållbara transporter. Därmed bifalls helt eller delvis motionsförslag om detta. Övriga motionsförslag om inlandssjöfart och kustsjöfart avslås.

Jämför reservation 5 (S, V, MP).

Bakgrund

Inrikes sjöfart

Sjöfarten på svenska vatten har historiskt sett haft en viktig funktion i det svenska transportsystemet och för svensk industri. I takt med att järnvägs- och lastbilstrafiken har utvecklats har sjöfarten emellertid fått allt svårare att konkurrera om godsvolymer som transporteras inom Sverige. Inom Sverige transporteras gods i dag huvudsakligen med lastbilar, medan sjöfarts-transporterna dominerar i utrikes trafik. Längs den svenska kusten och vid de inre vattenvägarna finns det ett femtiotal allmänna hamnar och 100 industrihamnar.

I en utredning från Sjöfartsverket (dnr 16-00767) definieras kustsjöfart som sjöfart mellan svenska hamnar med start- och målpunkt i Sverige. Kustsjöfart kan bedrivas med såväl inlandssjöfartsfartyg, om trafiken sker på inre vattenvägar, som med fartyg som är konstruerade enligt det traditionella svenska regelverket. Med närsjöfart menas sjöfart mellan svenska och europeiska hamnar inom Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Begreppet inlandssjöfart har ingen fast definition, varken i det europeiska regelverket eller i Sverige.

EU:s regelverk om inlandssjöfarten är omfattande och består av ett tjugotal direktiv och förordningar. I december 2014 genomfördes för första gången de grundläggande delarna i EU:s regelverk för inlandssjöfarten i svensk lagstiftning. Dagens bestämmelser om fartyg i inlandssjöfart är ett resultat av genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) (2016/1629) om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG (prop. 2017/18:166, bet. 2017/18:TU16, rskr. 2017/18:346). Direktivet är i huvudsak genomfört genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:60). Direktivet och föreskrifterna innehåller främst regler som anger den tekniska minimistandarden för fartyg i inlandssjöfart och dess utrustning. Inom andra områden, t.ex. bemanning och sjötrafikregler, gäller samma regelverk som för övriga fartyg som trafikerar de svenska sjöarna, floderna och kanalerna. Det finns inga gemensamma EU-regler för bemanning inom inlandssjöfarten.

De inre vattenvägarna delas enligt direktiv 2016/1629 in i zoner beroende på våghöjd. Det finns fyra zoner, där zon 1 har de högsta vågorna och zon 4 de lägsta. Exempelvis klassas Vänern som zon 1 och Mälaren som zon 3. Direktivet är harmoniserat för zon 3, eftersom denna zon dominerar bland de inre vattenvägarna i Europa.

Direktivet innehåller inga regler för vattenområden där en högre våghöjd förekommer, dvs. zon 1 och 2, utan varje medlemsstat ska säkerställa att en relevant säkerhetsnivå uppnås för dessa zoner. Transportstyrelsen har därför infört ett antal kompletterande bestämmelser till direktivet. Transportstyrelsens föreskrifter reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas. Det handlar t.ex. om säkerhet när det gäller fartygets konstruktion och därigenom även eventuell miljöpåverkan vid en olycka, fartygets säkerhetsutrustning m.m. Fartyg som är certifierade för inlandssjöfart får trafikera de utpekade inre vattenvägarna på Vänern, Göta älv och Mälaren (inklusive Södertälje kanal och Stockholms hamn). Fartyg som är certifierade för inlandssjöfart får inte trafikera områden som inte har klassificerats som inre vattenvägar.

Den svenska inrikes trafiken kan ske med stöd av antingen de traditionella svenska reglerna om fartygskonstruktion m.m. eller det regelverk som är särskilt anpassat för inlandssjöfartsfartyg. Inlandssjöfarten utgörs av traditionella fartyg och pråmar på t.ex. kanaler, floder och sjöar. Kraven för fartyg som är certifierade för inlandssjöfart är inte lika höga som kraven för havsgående fartyg. När fartyg inte går ut på öppet hav kan t.ex. fartygskonstruktionen vara något enklare och kraven på säkerhetsutrustning något lägre.

Sjöfarten i stora delar av Europa är sedan länge uppdelad i havssjöfart och inlandssjöfart, dvs. trafik på inre vattenvägar som t.ex. kanaler, floder och insjöar. På kontinenten är inlandssjöfarten väl etablerad och i allt väsentligt skild från trafiken med havsgående fartyg. Inlandssjöfarten där konkurrerar i första hand med transporter på väg och järnväg, och inte med havssjöfarten. Transportstyrelsen betonar att gränsdragningen mellan inlandssjöfart och havssjöfart inte är lika självklar i Sverige med anledning av geografin. Det finns delar längs Sveriges kust som är relativt skyddade men det finns även insjöar med stora oskyddade vattenspeglar. Sverige har ett stort antal vattendrag och långa kuster. Landet är relativt glesbefolkat, och räddningstjänsterna har därför stora områden att täcka in. Detta gör att det kan ta förhållandevis lång tid innan ett fartyg i nöd får assistans. Dessutom är svenska vatten relativt kalla. De svenska förhållandena skiljer sig således i flera avseenden från de förhållanden som råder på kontinenten.

Sjöfartens infrastruktur

Till sjöfartens infrastruktur hör farleder, slussar och kanaler. I Sverige finns ca 900 farleder och ca 14 000 sjömärken som utmärker farlederna. Sjöfartsverket ansvarar för ungefär hälften av sjömärkena och tillhörande

farleder; ansvaret gäller framför allt de allmänna farlederna. Ansvaret för resterande utmärkning och tillhörande farleder ligger på t.ex. hamnar, kommuner, båtklubbar eller privatpersoner. Fartygsstråk är inte föreskrivna eller utmärkta i sjökortet.

Trafikverket har till uppgift att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för bl.a. sjöfarten. Sjöfartsverket är infrastrukturhållare och förvaltande myndighet för sjöfartsinfrastrukturen. Det innebär både ett ansvar för drift och underhåll av statliga farleder och slussar och ett ansvar för att vid behov inrätta nya farleder. Vid farledsinvesteringar har Sjöfartsverket ett ansvar för att ta fram beslutsunderlag. Trafikverket finansierar investeringen i farleder när det gäller farledsförbättringar enligt inriktningen i den nationella planen för transportinfrastrukturen.

Sjöfartsverket har ansvaret för att bl.a. Trollhätte, Södertälje, Falsterbo och Säffle slussar och därtill hörande kanaler fungerar och att det finns infrastrukturella förutsättningar för att bedriva sjöfart på dessa. Trollhätte kanal och Göta älv förbinder Vänerne med Kattegatt.

Motionerna

I kommittémotion 2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 6.1 anför motionärerna att arbetet med att främja våra vattenvägar måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter. Sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet att öka den samlade godsvolymen.

Cecilia Widegren (M) vill i motion 2018/19:898 yrkande 1 ha stärkt konkurrenskraft för insjötransporter på Vänerne när det gäller byggnation av broar. Motionären anför att den nya bron över Göta älv kommer att utgöra ett hinder för sjöfarten i Vänerne. Detta är olyckligt eftersom transporter av gods på sjön medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regionerna runt Vänerne och bidra till en bättre miljö. I yrkande 3 framför motionären att det bör tas fram en strategi när det gäller konkurrenskraften för sjöfarten i förhållande till andra transportslag. Ett uppdrag bör lämnas att vidta konkreta åtgärder för att nå de nationella och internationella ambitionerna om att flytta gods till sjöfart. Utvecklingen av grönare sjöfart bör stödjas. Man bör även stärka och dra nytta av klimatsmarta investeringar samt miljöinvesteringar och därmed stimulera s.k. early movers genom t.ex. investeringsincitament.

I partimotion 2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 6.2. framhålls att arbetet med att främja våra vattenvägar även i fortsättningen måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter. Sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Motionärerna påminner om att alliansregeringen under 2006–2014 påbörjade ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket i sin tur kan leda till mer godstransporter till sjöss. Motionärerna pekar på att en ökad inlandssjöfart

leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det därmed finns utrymme att öka den samlade godsvolymen.

I partimotion 2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 13 framhålls att mer gods bör transporteras till sjöss. Motionärerna pekar på att det är bra ur klimatsynpunkt att transportera stora godsflöden på vatten i jämförelse med t.ex. väg. Motionärerna anser därför att godstrafik till sjöss bör välkomnas.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 46 att inlandsjöfarten för godstransporter bör stimuleras och stärkas. Enligt motionärerna bör Sjöfartsverket i samarbete med berörda kommuner arbeta fram en plan för att möjliggöra att mer godstransporter kan gå via inlandssjöfarten. För att få en mer effektiv användning av hela infrastrukturen för transporter bör de branscher som har de största transportbehoven samverka. Vidare pekar motionärerna på att det krävs att nya slussar byggs i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet för att Vänersjöfarten ska kunna fungera. Enligt motionärerna kommer även satsningar att behövas i andra farleder och slussar, bl.a. i Södertälje och Luleå.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) anför i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 42 att de inre vattenvägarna bör utnyttjas bättre för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar. Motionärerna framhåller att de inre vattenvägarna och det stora antalet hamnar i landet innebär att Sverige har goda möjligheter att avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Det är således enligt motionärerna mycket angeläget att det inte införs svenska särregler som fördyrar eller försvårar användningen av de inre vattenvägarna.

Utskottets ställningstagande

Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart

Utskottet vill betona att sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Det är angeläget att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Det är viktigt både för klimatet och för att ge svensk exportindustri ökad tillgång till kapacitetsstarka godstransporter. Utskottet konstaterar att både Trafikverket och Sjöfartsverket har framfört att en pråm kan ersätta 60–70 långtradare om lasten är 1 000 ton grus eller sten. Pråmtrafik lämpar sig dessutom utmärkt för användning i citylogistik på grund av dess lägre krav på infrastruktur för att lasta och lossa gods. Sverige har ett stort antal hamnar och en lång kuststräcka. Utskottet noterar att trots detta gick endast 3 procent av den totala inrikes godstransporten på inre vattenvägar under 2017.

Den dåvarande regeringen genomförde 2006–2014 ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket kan leda till mer godstransporter till sjöss. Från december 2014 är som nämnts ovan de grundläggande delarna i EU:s regelverk för inlandssjöfarten införda i svensk lagstiftning. För trafik på svenska inre vattenvägar är det frivilligt att certifiera fartyg för inlandssjöfart. En redare kan i stället välja att certifiera fartyget i

enlighet med den nationella regleringen för övriga fartyg. Fartyg som uppfyller kraven för fartyg i inlandssjöfart tilldelas ett unionscertifikat för fartyg i inlandssjöfart. Vilka svenska fartyg som kan certifieras för inlandssjöfart framgår främst av fartygssäkerhetslagen (2003:364). Fartyg certifierade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera vattenområden som har klassificerats som inre vattenvägar.

Transportstyrelsen uppger att för att sjöfart ska utgöra ett gångbart alternativ till andra trafikslag måste bl.a. transportkostnaden vara attraktiv. Regelverket för inlandssjöfart är framtaget för trafik på vattenområden med begränsad våghöjd, där fartygen normalt befinner sig relativt nära land. Det medför att fartyg i inlandssjöfart kan vara billigare att bygga och utrusta, varför det bör finnas möjligheter till reducerade transportkostnader. Intressenter inom sjöfartsnäringsen har bedömt att inlandssjöfart kan utgöra ett mer konkurrenskraftigt transportalternativ än sjötransporter med fartyg certifierade enligt den nationella regleringen för motsvarande sjöområden, och därmed i större utsträckning kan medföra en överflyttning av gods från väg och järnväg till inre vattenvägar.

Bättre villkor för svensk sjöfart är också en viktig faktor för att nå mer hållbara transporter. Stärkt konkurrenskraft bidrar till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten en viktig del för att uppnå våra miljömål. Sveriges inre vattenvägar och drygt 50 hamnar innebär goda möjligheter att i större utsträckning än i dag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Utskottet menar att det därför är angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användningen av de inre vattenvägarna.

Utskottet vill framhålla att en ökad inlandssjöfart således leder till att transportinfrastrukturen på land kan avlastas. Därmed minskar också klimatbelastningen från transportsektorn och det skapas kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. Utskottet vill därför understryka vikten av att våra vattenvägar bättre utnyttjas för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar. Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör fortsatt prioritera arbetet med att främja vattenvägarna samt underlätta för mer prämtrafik för att öka andelen hållbara transporter.

Utskottet tillstyrker därmed motion 2018/19:26 (M, C, KD, L) yrkande 6.1 och 2018/19:2059 (L) yrkande 6.2, tillstyrker delvis motionerna 2018/19:2255 (L) yrkande 13, 2018/19:2734 (KD) yrkande 46 och 2018/19:2901 (M) yrkande 42 samt avstyrker motion 2018/19:898 (M) yrkande 3.

Inlandssjöfartens infrastruktur

Utskottet påminner om att regeringen har beslutat om flera satsningar på inlandssjöfartens infrastruktur. Av regeringens skrivelse 2017/18:278

Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 framgår att regeringen bedömer att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka för att stärka en effektiv och hållbar godstrafik och främja överflyttning från väg till sjöfart. Investeringarna i sjöfartsobjekt i den nationella planen flerdubblas därför jämfört med den föregående planen. Regeringen avsätter medel bl.a. för farledsfördjupningen in i Göteborgs hamn. Slussarna i Södertälje och farleden i Mälaren ska färdigställas och farleden mellan Landsort och Södertälje förbättras. Slussarna i Trollhättan uppgraderas och kapaciteten i farleden till Luleå utökas. Utskottet välkomnar detta och noterar att byggstart för projekten i huvudsak infaller under perioden 2024–2029.

Med anledning av motionsförslaget om stärkt konkurrenskraft för insjötransporter på Vänern när det gäller byggnation av broar påminner utskottet om att den nuvarande bron i Göteborg över Göta älv är i dåligt skick och ska bytas ut mot en ny bro (Hisingsbron). Projektet är en del av det västsvenska paketet som i sin tur är en del av den nationella trafikslagsövergripande planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2014–2025. Hisingsbron är planerad att öppnas 2021. Göteborgs kommun äger bron och har beslutat att den nya bron ska byggas med en lägre segelfri höjd än den befintliga bron som har en segelfri höjd på 18,3 meter. Det blir en lyftbro som i grundläge ska få en segelfri höjd på 12 meter och upplyft 28 meter. Mark- och miljödomstolen meddelade tillstånd till den ansökta vattenverksamheten i september 2014. Detaljplanen för Hisingsbron antogs i Göteborgs kommunfullmäktige i november 2014 och vann laga kraft i maj 2016. Mark- och miljödomstolens dom överklagades bl.a. av ett flertal kommuner. Mark- och miljööverdomstolen fann att det med adekvata villkor finns förutsättningar att meddela tillstånd. Genom en provisorisk föreskrift om broöppning tryggas riksintresset för kommunikation. Under prövotiden ska Göteborgs kommun utreda påverkan på sjöfartsintresset. Denna påverkan ska följas upp genom en studie av broöppningarnas påverkan på sjöfarten på Göta älv. Efter prövotiden ska Göteborgs kommun lämna in förslag till hur broöppningar ska gå till. Villkor för broöppning kan utifrån den kunskap som samlats in under prövotiden då komma att utformas på något annat sätt för att minska påverkan på berörda riksintressen. Mark- och miljööverdomstolen bedömde att det är av avgörande betydelse att ta fram ett effektivt trafikledningssystem som innefattar samtliga trafikslag för att minska påverkan både på farleden och på den landbaserade trafiken. Mark- och miljööverdomstolens dom har vunnit laga kraft. Sjöfartsverket har anfört att broöppningar skapar trafikproblem i centrala Göteborg. Trafikverket, Sjöfartsverket, Region Värmland, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad arbetar för närvarande fram en överenskommelse som innebär att de tillsammans ska utveckla en gemensam och trafikslagsövergripande trafikledning för trafik längs och tvärs Göta älv. Grundförutsättningen är samordning mellan handelssjöfarten och järnvägsbroarna vid Marieholm samt Hisingsbron i Göteborg. Denna samordning ska även omfatta framkomligheten för fritidsbåtar. Övriga öppningsbara broar i stråket ska anpassa sina öppningar efter de tider som skapas vid bropassager i

Göteborg. Enligt planen ska broöppningarna göra det möjligt att låta minst 15 handelsfartyg passera Göta älv per dygn.

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inget skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2018/19:898 (M) yrkande 1. Motionsyrkandet avstyrks därmed.

Transport av järnvägsvagnar med fartyg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att behålla möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bl.a. med hänvisning till det arbete som bedrivs för att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utan gränshinder.

Jämför reservation 6 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 16 begär motionärerna att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör behållas. Det är viktigt enligt motionärerna eftersom det bara finns en järnvägsförbindelse över Öresund.

Utskottets ställningstagande

När det gäller godstransporter över Öresund noterar utskottet med tillfredsställelse att regeringen i infrastrukturpropositionen bedömer att det är angeläget att intensifiera samarbetet om transporter med de nordiska grannländerna och övriga länder runt Östersjön liksom inom EU i sin helhet för att öka transporteffektiviteten och utveckla den gränsregionala tillgängligheten. I beslutet där den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 fastställdes (N2018/03462/TIF) uppger regeringen även att Sverigeförhandlingen har föreslagit ett fortsatt bilateralt samarbete mellan Danmark och Sverige genom en strategisk analys om en ny fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör. Regeringen framför i beslutet att en strategisk analys förbättrar kunskapsläget inför framtiden. Utskottet påminner om att det i regeringens beslut om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ingår investeringar som bl.a. syftar till ökad robusthet för transportsystemet som helhet och därmed även för gränsöverskridande transporter.

I betänkande 2018/19:TU5 Infrastrukturfrågor välkomnade utskottet regeringens uttalanden om vikten av gränsöverskridande trafik med våra grannländer. Utskottet ansåg att det är av stor betydelse att ha ett internationellt perspektiv i infrastrukturplaneringen. Utskottet såg vidare med

tillfredsställelse på det arbete som bedrivs inom Regeringskansliet för att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utan gränshinder. Utskottet vidhåller denna uppfattning. Därmed avstyrks motion 2018/19:2968 (SD) yrkande 16.

Farleds- och lotsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om farleds- och lotsavgifter. Utskottet hänvisar till det nya avgiftssystemet som Sjöfartsverket införde i januari 2018 och anser att det är viktigt att följa vilka konsekvenser detta får för både sjöfartsnäringen och miljön.

Jämför reservation 7 (SD).

Bakgrund

Farledsavgifter

Sjöfartsverkets arbete med att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten finansieras i huvudsak via sjöfartsavgifter. Dessa avgifter består främst av farledsavgifter och lotsavgifter.

Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket en ny avgiftsmodell för handelssjöfarten. Den nya avgiftsmodellen syftar främst till att säkerställa en ekonomi i balans i ett långsiktigt perspektiv och att få en mer omfattande miljöprofil på farledsavgifterna.

I den nya modellen är farledsavgiften uppdelad i fyra delar: beredskapsavgift, fartygsbaserad avgift, godsavgift och passageraravgift. Beredskapsavgiften och den fartygsbaserade avgiften baseras på fartygets nettodräktighet uppdelat i nettodräktighetsklasser. För inrikes trafik tas den godsbaseade avgiften ut endast för lastat gods. För fartyg som enbart lastar eller lossar utrikesgods tas bara beredskaps- och fartygsbaserad avgift ut för första anlöpet. Fartygen betalar full beredskaps- och fartygsbaserad avgift för de två första anlöpen varje månad. För det tredje anlöpet samma månad betalar fartyget enbart 75 procent, för det fjärde anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent. För fartygets sjätte anlop betalar fartyget ingen beredskaps- eller fartygsbaserad avgift och detta gäller även för resterande anlop den månaden. Den godsbaseade avgiften tas ut med 2,35 kronor per ton gods och med 1,18 kronor för s.k. lågvärdigt gods. Vilket gods som är att betrakta som lågvärdigt framgår av en bilaga till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2017:27) om farledsavgift. För fartyg som transporterar passagerare tas en passageraravgift ut med 1,77 kronor per passagerare.

Tidigare har Sjöfartsverket gett reduktion på delar av farledsavgiften för de fartyg som släpper ut en låg mängd kväveoxid. Det nya avgiftssystemet inkluderar ett index för att reglera miljödifferenteringen i farledsavgiften,

clean shipping index (CSI). CSI är ett internationellt miljöindex som rankar fartyg och rederier efter deras miljöpåverkan. Sjöfartsverket lämnar en avgiftsreduktion på den fartygsbaserade avgiften för fartyg som uppnår minst 75 verifierade poäng av maximalt 150 i CSI.

Isbrytning

Av isbrytarförordningen (2000:1149) framgår att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få hjälp med isbrytning genom statens isbrytarverksamhet. Verksamheten leds av Sjöfartsverket och finansieras genom farledsavgifterna. Sjöfartsverket bryter is till havs och assisterar fartyg som har problem att komma fram. Isbrytarna ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera. Fartyg lämpade för vintersjöfart får isbrytarassistans i svenska kustfarvatten och på sjövägarna mellan öppet vatten till havs och farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande ishinder. Sjöfartsverket har fem egna isbrytare: Ale, Atle, Frej, Oden och Ymer. Även verkets arbetsfartyg Baltica och Scandica har isbrytarförmåga. Vid behov hyr verket in externa resurser. Dessutom finns det sedan lång tid tillbaka ett väl utvecklat samarbete med främst Finland när det gäller att använda de gemensamma isbrytarresurserna på det mest kostnadseffektiva sättet i Östersjöregionen.

Lotsning

Det nuvarande regelverket för lotsplikt i svenska farvatten kom till 1983 efter en utredning om miljöfarliga transporter från slutet av 1970-talet. Den nya synen på lotsplikten innebar att den skulle vara behovsanpassad, dvs. att endast fartyg som utgjorde en risk skulle behöva anlita lots. Synsättet ledde bl.a. till att individuella lotspliktsgränser sattes för varje lotsled. Den bedömning som låg till grund för dessa gränser baserades till stor del på en analys av trafik-täthet, farledens dimensioner och bedömd miljö känslighet.

Sjöfartsverket tillhandahåller lotsning och biträde av lots till fartyg inom svenskt sjöterritorium. Av förordningen (1982:569) om lotsning m.m. framgår att staten genom Sjöfartsverket tillhandahåller lotsar vid kusterna samt i Mälaren, Vänern och Trollhätte kanal. Enligt lotsförordningen får Transportstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om skyldighet att anlita lots med hänsyn till farvattnens beskaffenhet, fartygs last, bemanning och andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön. Lotsavgift tas ut för lotsning eller annat biträde av lots.

Sjöfartsverket har ca 220 lotsar anställda, och i genomsnitt utförs ca 33 000 lotsningar per år. Lotsen ska genom sin kunskap om farleden och erfarenhet av att manövrera olika typer av fartyg bidra till att upprätthålla sjö- och miljö säkerheten samt tillgängligheten när fartyg trafikerar svenskt inre vatten.

Motionerna

I motion 2018/19:898 yrkande 2 anför Cecilia Widegren (M) att avgiftshöjningar för sjöfarten minskar konkurrenskraften för framtidens insjötrafik. Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell behandlar både farleds- och lotsavgifter, men trafikanalysen innefattar bara farledsavgifter. Motionären påtalar att den största avgiftshöjningen för Väner och Mälaren är inom lotsavgifter och inte inom farledsavgifter och att detta bygger på en konsekvensanalys som inte håller måttet.

I kommittémotion 2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 framhålls att en s.k. sjöfartsmiljard borde införas. En satsning på en sjöfartsmiljard handlar i ett första skede om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket för att lyfta bort exempelvis kostnader från den svenska sjöfarten för bl.a. isbrytning och farledsavgifter. I ett andra skede bör möjligheten att anslagsfinansiera hela Sjöfartsverkets verksamhet utredas, och möjligheten att lyfta bort andra kostnadsdrivande verksamheter från Sjöfartsverket bör ses över. Motionärerna framhåller att antalet transporter på vattenvägarna kommer att öka om redare får mer rimliga kostnader. Motionärerna begär därför att farledsavgifterna sänks eller tas bort (yrkande 2). Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell har medfört att vissa redare har fått kraftiga höjningar av sina redan betungande farledsavgifter. Sjöfarten bör enligt motionen i stället få ekonomiska lättnader för att möjliggöra att mer gods transporteras med fartyg. Vidare anför motionärerna att kostnaderna för isbrytning bör tas bort från sjöfarten (yrkande 3). Motionärerna pekar på att enbart kostnader för isbrytningen ligger på 250–300 miljoner kronor om året beroende på hur mycket is det finns och att kostnaden belastar den svenska sjöfarten. Motionärerna menar också att lotsavgifterna behöver ses över (yrkande 4). Tekniska framsteg möjliggör bl.a. fjärrstyrning, vilket minskar behovet av lots. Motionärerna framför att även trafik på inre vattenvägar bör befrias från farledsavgift (yrkande 16). Vidare menar motionärerna att behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar snarast bör ses över (yrkande 17). Regelverket om inre vattenvägar ger en stor möjlighet för sjöfarten att skapa nya flöden, som exempelvis pråmtrafik, och därmed möjliggöra en överflyttning av gods från väg till sjöfart. Ett förfarande med distanslotsning och borttagande av farledsavgifter skulle öka incitamenten ytterligare för att trafikera inre vattenvägar. I motionen anfördes att lotsverksamheten behöver ses över när det gäller fjärrlotsnavigering av fartyg (yrkande 19). En lots har extra stor kännedom om de farvatten där lotsen är verksam när det gäller allt från grund, sandbankar till havsströmmar och avdrift. Motionärerna menar dock att lotsens arbete kan komma att förändras i och med att ny teknik införas. Det teknisksprång som nu sker kan genomföras inom sjöfarten, även om det finns en del juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som behöver ses över. Att navigera ett fartyg på trygg och säker mark i stället för att behöva åka ut och möta upp fartyget kan ha sina fördelar och är i dag tekniskt möjligt.

I motion 2018/19:1769 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) framhålls vikten av lika konkurrens mellan hamnarna när det gäller isbrytning. Motionärerna

uppmärksammar att det är varje hamns ansvar att sköta isbrytningen på sträckan från huvudfarleden in till hamnen. Problemet är att sträckan eller området där respektive hamn ansvarar för isbrytningen varierar väldigt. Regeringen bör därför se över frågan och möjliggöra konkurrens på lika villkor genom ett mer likställt ansvarstagande för isbrytningen i våra sjöar och hav.

Daniel Bäckström (C) framför i motion 2018/19:2714 att regeringen bör se över hur det nya avgiftssystemet för sjöfarten kan avvecklas och ersättas med det som gällde tidigare. Vänersjöfarten är en mycket viktig näringspolitisk förutsättning för fungerande transporter till och från Värmland. Motionären påtalar att Vänersjöfarten har drabbats hårt av det nya systemet med kraftigt höjda kostnader och menar därför att staten nu behöver ge förutsättningar som gynnar regional tillväxt och miljösmarta val.

Utskottets ställningstagande

Farledsavgifter och isbrytning

Som utskottet nämnt i tidigare avsnitt är Sjöfartsverket ett affärsverk som huvudsakligen finansieras av de avgifter som handelssjöfarten betalar. Det är Sjöfartsverket som till stora delar bestämmer avgifternas storlek. Sjöfartsverket införde en ny avgiftsmodell för handelssjöfarten den 1 januari 2018. Den nya avgiftsmodellen kommer att medföra att Sjöfartsverkets ekonomi kommer i balans i ett längre perspektiv för de tjänster som Sjöfartsverket tillhandahåller.

De nya reglerna innebär ett minskat avgiftsuttag på gods och ett ökat uttag på fartygsanlöp samt en beredskapsavgift. Det tidigare systemet styrde endast mot en minskning av kväveoxidutsläpp, vilket i det nya systemet har ersatts med ett nytt miljöstyrmedel som beaktar fartygets totala miljöpåverkan. Nu används i stället ett internationellt index för att reglera miljödifferenteringen i farledsavgiften, clean shipping index (CSI). Sjöfartsverket har anfört att verket för att stärka miljödifferenteringen kommer att driva frågan om en ökad kvävedioxidifferentering i en teknisk kommitté som arbetar med CSI där Sjöfartsverket är representerat.

Utskottet vill peka på att infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på fråga 2017/18:473 om höjda farledsavgifter den 9 januari 2018 bl.a. anförde att ett av skälen till att Sjöfartsverket inför ett nytt avgiftssystem är att säkerställa ekonomisk stabilitet i verkets ekonomi. Statsrådet underströk samtidigt att avgiftshöjningen hade genomförts även om den gamla modellen kvarstätt. Han framhöll att regeringen anser att det är viktigt att farledsavgifterna bidrar till en miljöstyrning. Statsrådet anförde vidare att regeringen har vidtagit en rad olika åtgärder på sjöfartsområdet och att han kommer att följa frågan och fortsätta arbetet för att förstärka sjöfartens konkurrenskraft och miljöincitament. Vidare vill utskottet lyfta fram att infrastrukturministern i en interpellationsdebatt (ip. 2018/19:177) den 30 april 2019 anförde att det är viktigt att göra en bredare översyn när man framöver

tittar på konkurrensförutsättningarna och de ekonomiska förutsättningarna för att stärka sjöfarten och inte bara ser på det som är statliga farleds- eller lotsavgifter. Man bör också titta på det samlade avgiftsuttaget och de kostnader som transportköparna måste bära. Som exempel nämnde infrastrukturministern hamnavgifterna, som ofta regleras kommunalt.

En verksamhet som finansieras via farledsavgiften är Sjöfartsverkets isbrytning. Sjöfartsverket ansvarar för att isbrytning utförs i svenska kustfarvatten och på sjövägarna dit samt i Väneren mellan öppet vatten till havs och de farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande ishinder. Sjöfartsverket kan även bestämma om statlig isbrytning av svårare is i Göta älv, Trollhätte kanal, Södertälje kanal, Mälaren och Ångermanälven. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla att det är av stor betydelse för bl.a. den svenska industrin att isbrytningsverksamheten bedrivs på ett effektivt och rationellt sätt även under de svåraste vinterförhållanden. Isbrytning utgör en viktig funktion för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även vintertid och för att svenska hamnar ska kunna vara öppna året runt med hög servicenivå.

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22) anges att Sjöfartsverkets resultat tidigare har påverkats negativt av ökade kostnader för isbrytning genom flera stränga isvintrar. Sjöfartsverket har uppgett att kostnaderna en mild vinter uppgår till 250 miljoner kronor, en normal vinter till 300 miljoner kronor och en svår isvinter till 350 miljoner kronor. Isbrytningen finansierades fram till 2014 helt via farledsavgifterna. Under åren 2014–2016 avsattes 200 miljoner kronor för finansiering av isbrytning inom det tillfälliga anslag som Sjöfartsverket då tilldelades. Detta anslag upphörde 2017. Sjöfartsverket föreslog i sin treårsplan för 2018–2020 att anslaget för isbrytning fr.o.m. 2018 borde permanentas på en nivå som motsvarar kostnaderna för en mild isvinter. Något sådant anslag för isbrytningskostnader har dock inte inrättats.

Utskottet vill i sammanhanget vidare peka på att det är varje hamns ansvar att sköta isbrytningen inom sitt hamnområde. Infrastrukturminister Tomas Eneroth anförde i sitt svar på fråga 2018/19:8 om isbrytning till hamnar den 29 januari 2019 bl.a. att gränser och ansvarsområden för statlig isbrytning har utarbetats under många år och att dessa gränser fastställdes efter sedvanlig remissrunda hos berörda intressenter i samband med utgivandet av Sjöfartsverkets senaste föreskrifter om statens isbrytningsverksamhet. I områden utomskärs är isen och isrännorna ständigt i rörelse. Isen kan också packas och bilda svårgenomträngliga vallar på ett sätt som inte förekommer i skyddat vatten inomskärs. Kraven på isbrytare för användning utomskärs är enligt ministern alltså mycket större än för att bryta is inomskärs. Infrastrukturministern framhöll att han därför inte ser någon anledning att i dagsläget ändra på principerna för det statliga isbrytaransvaret, eftersom det inte skulle vara rationellt att använda Sjöfartsverkets isbrytarresurser till att bryta is inom hamnområden. Utskottet har ingen annan uppfattning i denna fråga.

Lotsning och lotsavgifter

Utskottet konstaterar att lotsplikten bestäms av ett fartygs storlek och last. Frågan huruvida det behövs lots ombord på ett fartyg kan påverkas av hur en farled ser ut, var den går och hur lång den är. Transportstyrelsen presenterade den 15 februari 2017 ett förslag till modell för att analysera risker och bedöma var fartygen måste ha lots ombord. För att göra en enhetlig bedömning som grundar sig på fler parametrar än i dag kommer Transportstyrelsen bl.a. att använda sig av ett verktyg för att objektivt riskvärdera lotsleder. Denna riskanalys ska sedan ligga till grund för bedömningen av lotsbehovet i leden. För att skapa en viss flexibilitet i systemet ska även andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön kunna vägas in vid det slutliga avgörandet av hur lotsplikten ska utformas. Det handlar t.ex. om bredden på farleden, hur många fartyg som rör sig där, hur många slussar och broar som finns och om leden går genom ett naturskyddat område. Transportstyrelsen uppger att parametrarna i huvudsak bör vara verifierbara genom oberoende underlag som t.ex. statistik på trafiktäthet och lotsledens längd men i vissa fall måste utgöras av bedömningar av personer med erfarenhet av specifika lotsleder. Parametrarna bör vara rimliga till antalet och kunna anses som välmotiverade.

Transportstyrelsen understryker i sitt förslag att detta första arbete med en riskbaserad lotsplikt avser riskbedömningen av lotslederna utifrån deras specifika utformning och naturliga betingelser samt de hjälpmedel som lederna har genom t.ex. utmärkning och tillgängliga sjökortsutgåvor. Transportstyrelsen vill också understryka att det i nuläget är de kriterier som anges i lotsförordningen som ska utgöra grunden för utformningen av lotsplikten. Även om syftet är att bättre riskvärdera kraven för lotsplikt än vad dagens regler gör måste man enligt Transportstyrelsen acceptera att ett generellt regelverk till viss del måste ha en trubbighet för att vara rättssäkert och förståeligt för de fartyg som omfattas av reglerna. Mer individuella avgöranden av ett specifikt fartygs risk i en lotsled måste enligt Transportstyrelsen troligen utformas som undantag till de generella reglerna och omfattas av en särskild individuell prövning.

Transportstyrelsen inledde därefter ett föreskriftsarbete för att ändra myndighetens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning. Syftet med ändringarna är att resurserna för lotsning ska användas där behovet är som störst. En riskvärdering av lotsleder och fartygstrafik ska ligga till grund för bedömning av behovet av lots. Transportstyrelsen ser över reglerna för lotsplikt för att de ska bli förenklade, moderniserade och med ett riskbaserat synsätt samtidigt som lotsplikten ska anpassas efter sjöfartens förutsättningar och med bibehållen sjösäkerhet möjliggöra morgondagens teknik- och miljöutveckling. Målsättningen är att ändringsföreskrifterna ska träda i kraft i oktober 2020.

Transportstyrelsen har uppgett att Sverige sannolikt har det mest liberala systemet för att erhålla lotsdispens. Enligt Transportstyrelsen har det nuvarande arbetet med att se över lotsplikten i Sverige ännu inte berört frågan

om hur eventuella nya kriterier för lotsplikt utifrån lotsförordningens skrivningar ska utformas. Om viss typ av sjöfart ska undantas från den allmänna lotsplikten krävs det enligt Transportstyrelsen troligen en förordningsändring och ett politiskt ställningstagande i frågan.

När det gäller lotsavgifternas storlek kan utskottet konstatera att Sjöfartsverket höjde både lots- och farledsavgifterna den 1 januari 2017 och den 1 januari 2018. Avgifterna höjdes i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för tjänsten. Sjöfartsverkets bedömning är att kontinuerliga avgiftshöjningar i storleksordningen 5 procent per år under åren fram till 2020 kommer att behöva göras för att successivt öka kostnadstäckningen.

I den nya avgiftsmodellen, som trädde i kraft den 1 januari 2018, sänks lotsrabatten för leder i Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren till en nivå som motsvarar beräkningar av hur ledernas lägre lotsningshastighet på grund av slussar, broöppningar och omfattande hastighetsbegränsningar missgynnar kunden. Samtidigt införs en nationell lotsningsrabatt för alla lotsningar för den tid som överstiger sju timmar. Justeringen av tidigare rabatter och införandet av den nya lotsningsrabatten uppges vara inkomstneutrala för Sjöfartsverket. I genomsnitt är lotsningarna i Trollhätte kanal och Vänern längre än i övriga landet och kommer därför att kunna dra nytta av denna nya rabatt. Detta innebär att ett fartyg som lotsas i Trollhätte kanal och Vänern får 30 procents rabatt de första sju timmarna för att sedan få 70 procents rabatt på överskjutande timmar. Motsvarande för fartyg som lotsas på Mälaren är 10 procents rabatt de första sju timmarna och därefter en överskjutande rabatt på 50 procent.

När det gäller fjärrlotsning föreslog Lotsutredningen i ett delbetänkande (SOU 2007:106) att Sjöfartsverket och dåvarande Sjöfartsinspektionen skulle ges i uppdrag att inleda försöksverksamhet med landbaserad lotsning. Någon försöksverksamhet inleddes dock inte. I nationella godstransportstrategin anför regeringen att den avser att, som ett led i arbetet med att föreslå förenklingar i regelverken för sjöfarten, bl.a. se över hur ett mer riskbaserat lotsplikregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk, samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten. Sjöfartsverket har anfört att man genomför en förstudie om navigationsstöd från land.

I den nationella godstransportstrategin framhåller regeringen även att Sjöfartsverkets lotsutbildning är kostsam och att det tar förhållandevis lång tid för en lots att utbildas. Samtidigt finns ett behov av att utbilda fler nya lotsar. Regeringen avser därför att se över lotsutbildningen med fokus att minska utbildningskostnaderna och snabbare få ut nya lotsar i arbete. Utskottet välkomnar detta och kan konstatera att Sjöfartsverket för närvarande arbetar med att ta fram en framtida hållbar lotsutbildning.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att Sjöfartsverkets nya avgiftssystem syftar till att skapa stabilare intäkter för myndigheten. Utskottet välkomnar verkets arbete med att bättre använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Utskottet vill i sammanhanget även understryka vikten av att i möjligaste mån beakta behovet av att underlätta överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart. Utskottet avser att fortsätta följa denna fråga noggrant, inte minst vilka konsekvenser som det nya avgiftssystemet får för både sjöfartsnäringen och miljön. När det gäller frågan om isbrytningens finansiering genom farledsavgifter och ansvaret för isbrytning i hamnar är utskottet i dagsläget inte berett att ta något initiativ. Vidare välkomnar utskottet att regeringen avser att se över hur ett mer riskbaserat lotspliktregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk och se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten.

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inget skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:898 (M) yrkande 2, 2018/19:1122 (SD) yrkandena 1–4, 16, 17 och 19, 2018/19:1769 (S) och 2018/19:2714 (C).

Vissa frågor om hamnar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om infrastruktur vid hamnar. Utskottet anser att sjöfarten är en viktig del i det svenska godstransportsystemet och att hamnarna och infrastrukturen kring dessa i det sammanhanget har en viktig roll att spela. Utskottet påminner dock om att det normalt inte är riksdagens uppgift att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt.

Jämför reservation 8 (SD).

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2018/19:1122 yrkande 12 att Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden i hamnar. Motionärerna framhåller att infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för god sjöfart och av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt. Det är betydelsefullt att hamnflödena flyter utan onödiga hinder och därmed underlättar för både industrin och den närliggande stadens invånare. Enligt motionärerna bör man även arbeta för att utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar (yrkande 18). Detta behövs för att få mer plats och effektivare flöden i hamnarna. Genom att man snabbt kan flytta containrar

till torrhamnar i väntan på tull tar de inte upp onödig plats i hamnen. Torrhamnarna bör dock klassas enligt gällande säkerhetsklassning för att detta ska fungera optimalt.

Enligt motion 2018/19:2112 av Mattias Ottosson m.fl. (S) bör möjligheten att utse hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar undersökas. Det bör enligt motionären utses ett antal särskilt strategiska hamnar för godstransporter. För dessa hamnar bör planering av infrastruktursatsningar inom sjöfarten samordnas med den som finns för vägar och järnvägar, och Sjöfartsverket bör ges ett ökat ansvar för farledsanslutningar till dessa hamnar. Motionären betonar att det krävs en sammanhållen politik för att lyckas åstadkomma ett väl fungerande och miljövänligt transportsystem.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis, i likhet med vad utskottet har anfört tidigare, påminna om att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen av transportsystemet, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Principen är att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Statens ansvar omfattar således sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov. Även planeringssystemet på transportområdet är upplagt enligt denna rollfördelning. Det är riksdagen som, på grundval av en proposition, ska fatta beslut om inriktningen av infrastrukturinvesteringarna. Härefter vidtar en andra fas, den s.k. åtgärdsplaneringen, som innebär ett omfattande arbete på såväl nationell som regional nivå. Det är regeringen som ska fastställa en nationell plan för transportsystemet samt ekonomiska ramar för länsplaner för regional infrastruktur för en viss angiven period. Riksdagen underrättas genom en skrivelse om regeringens fastställelsebeslut och bedömningar när det gäller åtgärderna.

Utskottet kan vidare konstatera att det av regeringens godstransportstrategi framgår att Sveriges hamnar fungerar som internationella, nationella eller regionala logistiknoder och används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring. I Sverige finns det ett stort antal hamnar, både allmänna hamnar och industrihamnar av varierande storlek, som hanterar gods och som fungerar som kombiterminaler för omlastning mellan sjöfart och väg och järnväg. EU har pekat ut kärnhamnar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som anses vara strategiskt viktiga och särskilt prioriterade och som knyter an till det europeiska stamnätverkets nio korridorer. Fem av dessa kärnhamnar ligger i Sverige: hamnarna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Trelleborg och Luleå. De fyra förstnämnda tillhör Skandinavien–Medelhavs-korridoren. Dessa fem hamnar hanterar tillsammans drygt 60 procent av godset i containrar och på trailers till och från Sverige. Därutöver ingår 21 svenska hamnar i det

övergripande nätverket inom TEN-T. Alla de 26 hamnarna kan söka medfinansiering för infrastrukturinvesteringar från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

När det gäller hamnskydd har EU beslutat om direktivet 2005/65/EG om ökat hamnskydd. Direktivet har genomförts i svensk rätt genom lagen (2006:1209) om hamnskydd, förordningen (2006:1213) om hamnskydd samt Sjöfartsverkets föreskrifter om hamnskydd (SJÖFS 2007:1). I sammanhanget kan nämnas att Göteborgs hamn innehar, som enda hamn i Norden, säkerhetsklassificeringen CSI (container security initiative). Det innebär att hamnen är godkänd för export direkt till USA och att tullkontroller kan genomföras innan fartyg lämnar Göteborgs hamn. Även hanteringen vid anlöp i USA är smidigare för fartyg som kommer från en säkerhetsklassificerad hamn. Göteborgs hamn är i dagsläget den enda hamnen i Sverige som har direktanlöp av containerfartyg i transocean linjesjöfart och är den enda hamnen med tillräcklig kapacitet för att ta emot några av de största transocean containerfartygen.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket i sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 (remissversion 2017-08-31) har anfört att en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart inte i första hand begränsas av kapacitet i hamnar och anslutande landinfrastruktur, utan av att det i de flesta fall blir dyrare att ta sjövägen, bl.a. på grund av höga omlastningskostnader. För att få till en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjöfart krävs enligt Trafikverket åtgärder som ligger utanför den nationella planen, t.ex. styrmedel som s.k. ekobonus. Utskottet konstaterar att regeringen i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1) föreslog att det skulle införas ett tillfälligt ekobonussystem för att ytterligare främja utvecklingen av kust- och inlandssjöfart. Riksdagen ställde sig bakom regeringens förslag. Efter att EU-kommissionen den 9 november 2018 beslutat att det svenska ekobonussystemet är förenligt med EU:s statsstödsregler beslutade regeringen den 22 november 2018 om förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Enligt vad utskottet har erfarit beslutade Trafikverket i december 2018 att ge två projekt ekobonus för överflyttning av gods från väg till sjöfart.

Trafikanalys har haft i uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan göras, där en s.k. omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ. I redovisningen av uppdraget En breddad ekobonus (rapport 2019:1) föreslår Trafikanalys en ny breddad ekobonus för att minska kostnader för omlastning och stimulera till uppstart av nya transportlösningar som bidrar till överflyttning av gods till sjöfart och järnväg. I rapporten presenteras ett förslag till ekonomiskt stöd till intermodala godstransporter som tar sin utgångspunkt i det nuvarande ekobonussystemet som är riktat till sjöfart men som är mer anpassat för att stimulera till nya lösningar som kopplar samman olika transportsystem. Rapporten från Trafikanalys bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet noterar också i sammanhanget att infrastrukturminister Tomas Eneroth i början av 2018 träffade representanter från Sveriges allmänna hamnar och utvalda industrihamnar och deras ägare. Syftet med mötet var att ha en diskussion om hamnarnas roll i framtidens godstransportsystem och om vad som behövs för att få fler transportörer att välja sjöfarten. Syftet var även att mötet skulle bidra till mer samarbete för ökad sjöfart, mellan den offentliga sektorn, näringslivet, akademien och hamnarna, men också hamnar emellan. I samband med mötet underströk infrastrukturministern att sjöfarten är viktig för Sverige, inte minst för att vi ska nå klimatmålen. Han framhöll också att regeringen vill att alla trafikslag ska användas mer effektivt tillsammans och att sjöfarten i det sammanhanget kan utnyttjas mer. Hamnarna runt om i landet spelar enligt ministern en viktig roll för att vi tillsammans ska kunna nå dit. Effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter är en prioriterad fråga för regeringen. Den har enligt ministern bäring på flera av regeringens mål och strategier, som att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet 2020, och på exportstrategin, nyindustrialiseringsstrategin, Fossilfritt Sverige samt för att ha ordning och reda på arbetsmarknaden. I en interpellationsdebatt den 6 februari 2018 (ip. 2017/18:341) framhöll infrastrukturministern åter att hamnarna har en viktig roll i det svenska transportsystemet. Samtidigt betonade han att ansvarsfördelningen är klar mellan det som är de lokala hamnägarnas ansvar, vare sig de är privata eller gemensamma genom kommunen, och vad som faktiskt är statens ansvar.

När det gäller motionsförslaget om torrhamnar vill utskottet understryka att den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart som nämnts ovan ska analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamncapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan och regional utveckling, samt vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås. Analysen ska även omfatta kopplingen till infrastrukturinvesteringar. Eventuella åtgärder får dock inte vara förslag på nya större investeringar.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att sjöfarten är en viktig del i det svenska godstransportsystemet. I detta sammanhang har hamnarna och infrastrukturen kring dessa en viktig roll att spela. Ett antal svenska hamnar ingår dessutom i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som syftar till att knyta ihop och förbättra infrastrukturen inom EU. När det gäller det svenska transportsystemet bör dock enligt utskottets mening frågan om vilka infrastrukturåtgärder som ska genomföras och när främst bestämmas inom ramen för Trafikverkets och regionernas långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som fastställs av regeringen och riksdagen. Riksdagens uppgift är således normalt inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. När det gäller utveckling av torrhamnar pågår ett arbete om detta. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2018/19:1122 (SD) yrkandena 12 och 18 samt 2018/19:2112 (S).

Vissa miljö- och klimatfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa miljö- och klimatfrågor inom sjöfartsområdet. Utskottet hänvisar till de insatser som genomförs och förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor för att inom ramen för det internationella samarbetet förbättra såväl havs- som landmiljöer och minska sjöfartens koldioxidutsläpp.

Jämför reservation 9 (M), 10 (SD), 11 (C) och 12 (KD).

Bakgrund

Utsläpp till luft och vatten

Fartygstrafiken i vattnen runt Sverige är intensiv. Östersjön tillhör världens mest trafikerade hav. Endast en liten andel av de fartyg som passerar genom svenskt territorialvatten och svensk ekonomisk zon är registrerade i Sverige eller drivs av svenska företag. Fartygstrafiken kan påverka miljön på olika sätt, både direkt och indirekt, och avse utsläpp både till luft och till vatten. När det gäller luftutsläpp bidrar sjöfarten exempelvis till utsläppen av koldioxid, svaveloxider (SO_x), kväveoxider (NO_x) och partiklar. Sjöfartens utsläpp till vatten kan utgöras av olja, båtottenfärger, avloppsvatten och barlastvatten.

Miljömålsberedningen konstaterade i betänkande SOU 2016:47 att sjöfarten står för en växande andel av de globala utsläppen av koldioxid, och enligt prognoser förväntas utsläppen öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Miljömålsberedningen menar att åtgärder och styrmedel som kan bidra till minskad klimatpåverkan från utrikes sjöfart kan vara en kombination av ekonomiska styrmedel och statligt stöd till forskning och utveckling för att minska utsläppen, och samtidigt kan åtgärder och styrmedel främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Sjöfarten bör ses som en del i ett större transportsystemperspektiv där en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart kan bidra till att minska utsläppen från vägtransporter.

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller tillsammans med tillhörande förordning och föreskrifter ett antal bestämmelser som syftar till att driften och framförandet av fartyg ska ge så liten miljöpåverkan som möjligt. Detta uppnås genom bestämmelser om vad som är tillåtet i fråga om utsläpp och genom tekniska bestämmelser om fartygs tekniska utrustning och konstruktion. Det finns dessutom regelverk för att säkerställa att alla fartyg har tillräcklig styrka, täthet, stabilitet och styrförmåga. Dessa regler bygger på internationella konventioner, avtal och EU-rättsakter, bl.a. sjösäkerhetskonventionen (Solas).

Verksamheten vid FN:s internationella sjöfartsorganisation (International Maritime Organization, IMO) består till en betydande del av

sjösäkerhetsarbete, som i sin tur även syftar till ökat miljöskydd och miljöskyddsarbete. För miljöskydd finns bl.a. den s.k. Marpolkonventionen. Här finns bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade och om hur transport av oljeprodukter och andra farliga kemikalier ska gå till. Inom EU har olika s.k. sjösäkerhetspaket tagits fram, men det finns också rättsakter inom miljöområdet som mer eller mindre berör sjöfarten, exempelvis om utsläppen av svaveldioxider.

Sverige deltar i IMO:s, EU:s och Helsingforskommissionens (Helcom) miljöarbete. Det internationella samarbetet inom Helcom som rör sjöfart och bekämpning av olje- och kemikalieutsläpp bedrivs i två kommittéer. År 2005 pekades Östersjön ut av IMO som ett känsligt havsområde. Sjöfartsnäringsen i området omfattas av ett flertal nya bestämmelser såsom reglering av kväveoxidutsläpp i Östersjön, införlivandet av barlastvattenkonventionen och förbud mot utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg i Östersjön. En slutlig strategi ska antas 2023.

Kraven som gäller svavelhalten i bränsle som används ombord på fartyg regleras både genom EU-lagstiftning och genom IMO:s regelverk Marpolkonventionen. Svaveldioxidutsläpp från fartyg som trafikerar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen regleras av de krav på högsta svavelhalt i marina bränslen som gäller inom s.k. svavelkontrollområden (Sulphur Emission Control Area, SECA). Dessa beslutades om inom IMO under 2006 och 2007 och har införts i EU:s svaveldirektiv (dir. 2016/802).

Inom IMO pågår även ett arbete med att minska kväveoxidutsläppen. Beslut om ett utsläppskontrollområde för kväveoxider (Nitrogen Oxide Emission Control Area, NECA) i Östersjön och Nordsjön fattades under sommaren 2017 av IMO:s miljöskyddskommitté och ska träda i kraft 2021. Det innebär att fartyg som byggs efter 2021 och som färdas i NECA-området ska vara utrustade med mer effektiv kväveoxidrening.

Det är IMO som beslutar om systemet med s.k. PSSA-klassning (särskilt känsligt havsområde, particularly sensitive sea area).

Det är förbjudet att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar i hav, sjöar och inre vattendrag. Förbudet gäller hela Sveriges sjöterritorium, längs hela Sveriges kust, i alla sjöar och inre vattendrag. Av de ca 880 000 fritidsbåtar som finns i Sverige är det enligt Transportstyrelsen ca 10 procent som har en toalett ombord. Det är sedan 1990-talet förbjudet för all yrkestrafik att släppa ut toalettavfall inom svenskt sjöterritorium och svensk ekonomisk zon. IMO beslutade i april 2016 om ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön. De nya reglerna innebär att utsläpp av toalettavfall inte är tillåtet från nya fartyg fr.o.m. 2019 och för befintliga fartyg fr.o.m. 2021.

Sjöfarten står också för en del olyckor. Varje år tar Transportstyrelsen emot ca 200–250 olycks- och tillbudsrapporter från yrkessjöfarten. Kustbevakningen ansvarar för miljöräddning till sjöss och arbetar för att skadorna vid utsläpp av olja eller andra farliga ämnen ska minimeras så att naturen kan skyddas så långt det är möjligt. Antalet miljöräddningsoperationer har

minskat, och Kustbevakningen har uppgett att antalet större händelser har minskat över tid.

Sverige deltar i EU:s Östersjöprojekt Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea (Brisk). Projektet täcker alla maritima regioner i Östersjön, och Kustbevakningen leder det svenska arbetet. Enligt Brisk inträffar ca 130 olyckor per år, varav ca 7 procent har lett till spill.

Inom ramen för IMO antogs i februari 2004 den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenkonventionen). Sverige anslöt sig till konventionen 2009 efter riksdagens godkännande (prop. 2008/09:229, bet. 2009/10:TU13, rskr. 2009/10:21). Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Konventionen anger vilka åtgärder som ska vidtas för att konventionens syfte ska uppnås. Barlastvattnet ska hanteras på vissa sätt, sediment ska omhändertas i särskilda mottagningsanordningar och fartyg bör konstrueras och byggas så att bl.a. oönskade ansamlingar av sediment begränsas. Varje fartyg ska ha en godkänd barlastvattenhanteringsplan och föra en barlastvattendagbok. Konventionsstaterna ska utöva tillsyn över att bestämmelserna följs och utfärda certifikat till de fartyg som uppfyller konventionens krav. Konventionen trädde i kraft den 8 september 2017. Konventionens bestämmelser genomförs i Sverige i huvudsak genom barlastvattenlagen (2009:1165). Genomförandet har också krävt mindre ändringar i miljöbalken, fartygssäkerhetslagen (2003:364) och lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.

Regeringen presenterade i januari 2016 en ny inriktning för den svenska miljöpolitiken för Arktis. Där beskrivs tre områden som kommer att vara prioriterade framöver: ett stärkt klimatarbete, ett bättre skydd av biologisk mångfald och ekosystem samt ett hållbart resursutnyttjande. Dessutom kan nämnas att Sverige är medlem i Arktiska rådet och driver på för ett mer aktivt klimatarbete inom rådet. Sverige deltar också i arbetet med begränsning av sot i Arktis.

Farleder och sjötrafikreglerande åtgärder

Transportstyrelsen utfärdar tillstånd för sjömärken som Sjöfartsverket inte ansvarar för samt utfärdar riktlinjer för hur farleder ska utformas. Som en konsekvens av farledens utformning och utmärkning kan Transportstyrelsen utfärda lokala sjötrafikregler eller rekommendationer för sjötrafiken, t.ex. om hur stora fartyg som får trafikera leden.

Med ruttsystem avses sjötrafikreglerande åtgärder som syftar till att minska olycksriskerna. Det omfattar bl.a. trafiksepareringssystem, enkel- och dubbelriktade leder, rekommenderade leder, djupvattenleder och förbudsområden. IMO är det internationella organ som får inrätta och anta bestämmelser om ruttsystem för den internationella sjöfarten. Fartyg inom Sveriges

sjöterritorium och ekonomiska zon ska följa de ruttsystem som IMO har beslutat är obligatoriska. Vidare kan ett land enskilt bestämma om ruttsystem på sitt inre vatten. I Sverige finns ett antal sådana ruttsystem fastställda. Ruttsystemen fastställs genom föreskrifterna om sjötrafikregler i Stockholms skärgård och om sjötrafiken på Vänern.

Öresundstraktaten från 1857 är central för frågan om passage genom Öresund. Passage genom Stora Bält och Öresund ska ske i enlighet med de traditionella reglerna om ”oskadlig genomfart”. De traktatslutande parterna var Danmark, Sverige–Norge, Österrike–Ungern, Belgien, Frankrike, Storbritannien, Nederländerna, Ryssland samt de stater som ingick i Tyska riket. Traktaten gäller än i dag, och Regeringskansliet har meddelat att det inte finns några planer på att ändra konventionen som är mycket viktig för Sverige och Danmark. Syftet med traktaten är säkerhetspolitiskt, och innebörden är att passagen ska vara fri och att Danmark inte har rätt att reglera eller ta betalt för fartygspassager. Traktaten kallas därför abolitionsavtalet. Avtalet är slutet mellan Danmark å ena sidan och alla andra statsparter å den andra. Sverige och Danmark deklarerade tydligt i samband med tillträdet till 1982 års havsrättskonvention att Öresundspassagen regleras genom Öresundstraktaten.

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2018/19:1122 yrkande 22 att risken för koldioxidläckage bör beaktas i samband med nya miljöförslag för bl.a. sjöfartsnäringen. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 23 att miljöregler som berör sjöfarten som minimum bör gälla i hela Europa. Motionärerna vill särskilt lyfta fram konkurrensneutrala miljöåtgärder som inte begränsar nationella företags konkurrensmöjligheter i förhållanden till den gemensamma branschen eller sektorn. Motionärerna menar att osunda konkurrensförhållanden för företag resulterar i att jobb och tillväxt flyttar utomlands och tillhörande utsläpp därmed sker i något annat land (s.k. koldioxidläckage). Motionärerna menar att nya miljöregler som läggs på den svenska sjöfarten åtminstone bör gälla även i övriga europeiska farvatten och hamnar. Motionärerna framhåller även i yrkande 24 att svaveldirektivet som minimum bör gälla i hela Europa. Motionärerna pekar på att kravet på svavelhalten i marint bränsle för fartyg som trafikerar bl.a. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen skärptes i januari 2015 genom det s.k. svaveldirektivet. Sjöfart som trafikerar bl.a. Östersjön måste ersätta fartygens högsavvliga bunkerbränslen med destillatbränslen som är väsentligt dyrare. Som alternativ till renare bränslen kan redarna även välja att använda utrustning som avlägsnar svaveldioxid ur fartygens rökgaser med rökgastvättar, s.k. skrubbrar. Motionärerna anför att de ställer sig positiva till att minska utsläppen på Östersjön och till hårdare kontroller av att regelverket följs men vill samtidigt betona vikten av att regler i största möjliga mån ska vara globalt omfattande så att de inte leder till snedvriden konkurrens. Motionärerna framför även i yrkande 25 att ett direktiv för utsläpp av

kväveoxider som ett minimum bör gälla i hela Europa. När det gäller kväveoxider planeras ytterligare åtgärder för att begränsa sjöfartens utsläpp av dessa inom Nord- och Östersjöområdet. Motionärerna framför att de ställer sig positiva till att man genom detta förslag försöker införa förbättrande miljöåtgärder inom sjöfarten men anser att man bör införa reglerna inom så stora områden som möjligt. För att ge bästa möjliga effekt bör minst hela EU omfattas av regler för kväveoxidutsläpp, annars riskerar fartyg som går genom svenska farvatten att få högre kostnader vilket kan medföra att transportörer väljer andra fraktsätt än fartyg.

Ulrika Heindorff m.fl. (M) framhåller i motion 2018/19:1756 behovet av lotsplikt i Öresund. Hon påpekar att det inte är lotsplikt i Öresund, men att Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) rekommenderar användning av lots ombord på fartyg med ett djupgående på 7 meter och som är lastade med olja. Rekommendationen inkluderar alla fartyg med gaslast, kemisk last och radioaktivt material. I den danska delen av Öresund är det enligt motionären ett krav att fartyg som ska in i hamn i Danmark använder lots. Motionärerna anser att man bör överväga att lägga fram ett förslag i IMO om att göra gällande riktlinjer för användningen av lots i Öresund obligatoriska (yrkande 1). Vidare bör man enligt motionärerna överväga att införa motsvarande regler som Danmark har i Sverige när det gäller användningen av lots i Öresund (yrkande 2). Därutöver behöver registrerings- och övervakningssystemet för sjöfart i Öresund stärkas i syfte att hålla reda på de fartyg som inte uppfyller IMO:s rekommendationer (yrkande 3). Motionärerna anser även att man bör se över möjligheten att expandera och utveckla separata ruttor i hela Öresundspassagen för inkommande trafik från Kattegatt och utgående trafik från Östersjön (yrkande 4).

Pia Nilsson (S) anför i motion 2018/19:2200 att det bör övervägas att ge Sjöfartsverket i uppdrag att stärka incitamenten för fossilfri sjöfart. Motionären uppmärksammar att det i Trafikanalys rapport 2018:8 om uppföljningen av de transportpolitiska målen hävdas att det inte finns någon tendens till överflyttning av godstransporter till de mer energieffektiva trafikslagen sjöfart eller järnväg. Trafikanalys påpekar även att det mesta tyder på att transporternas påverkan på naturmiljön inte utvecklats på något avgörande sätt sedan målen antogs, dvs. sedan 2008/09. Motionären betonar att det därmed är angeläget och brådskande att stärka incitamenten för sjöfarten att ställa om till fossilfritt bränsle.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 6.2 att Sverige bör vara pådrivande inom IMO och EU för att säkerställa att internationella avtal som syftar till att sjöfarten i större utsträckning ska bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan genomförs och följs. I yrkande 8.2 framförs att förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom sjöfarten bör utredas. I yrkande 9 i denna del anför att möjligheterna till en bättre miljöstyrning inom sjöfarten bör ses över. Motionärerna pekar på att IMO under våren 2018 fattade beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart med målet att minska

sjöfartens totala växthusgasutsläpp med minst 50 procent till 2050 jämfört med 2008 samtidigt som man ska sträva efter nollutsläpp så snart som möjligt. Motionärerna framhåller att detta är glädjande och anser att Sverige bör vara pådrivande för att dessa åtaganden uppfylls. Det är också viktigt att det sker en effektiv uppföljning av de regelverk och krav som redan har införts, t.ex. kontroll av de bestämmelser som ligger till grund för utsläppsnivåer inom SECA-området. Motionärerna betonar även att det är viktigt att Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter utformas för att ge en förbättrad miljöstyrning och inte så att de verkar hämmande på sjöfartens konkurrenskraft.

I kommittémotion 2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) pekar motionärerna på att Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde. Samtidigt utgör innanhavet en viktig transportled för bl.a. oljetransporter. Motionärerna framhåller att oljeutsläppen fortsätter att vålla problem i Östersjön och att det är viktigt att skapa tydliga incitament för att undvika oljeutsläpp. Motionärerna begär därför att bötesbeloppen för utsläpp av olja i Östersjön ska höjas (yrkande 21). Motionärerna framhåller även behovet av att höja beredskapen för potentiella katastrofer i Östersjöområdet och minimera eventuella skadeverkningar (yrkande 22). Vidare anför motionärerna att en bestämmelse bör införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett (yrkande 23). Motionärerna uppmärksammar även att främmande organismer, som följer med i fartygens ballastvatten från andra hav, innebär ett hot mot den biologiska mångfalden i Östersjön. Dessa främmande arter som släpps ut med ballastvatten kan föröka sig och tränga undan inhemska arter. Motionärerna anser därför att krav bör ställas på att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ska ha mottagningsanordningar för ballastvatten (yrkande 24).

I kommittémotion 2018/19:2885 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 8 anføres att regeringen bör verka för att fartygsrutter i känsliga områden ändras i större utsträckning än vad som sker i dag. Motionärerna pekar på att vissa områden i världens hav är hemvist åt särskilt känsliga ekosystem och att en del av dessa områden därför är skyddade, t.ex. naturreservat, nationalparker och Natura 2000-områden. Beroende på vilken skyddsform ett område har gäller olika föreskrifter. För att minska påfrestningen på marina skyddsområden bör enligt motionärerna sjöfart undvikas i särskilt känsliga områden.

I kommittémotion 2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 18 betonas att regeringen kraftfullt måste driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Motionärerna framhåller att sjöfarten verkar på en global marknad och att ytterligare nationella regleringar riskerar att svensk sjöfart och industri får konkurrensnackdelar jämfört med andra länder. Varken Kyotoprotokollet eller Parisavtalet reglerar klimatutsläppen från den internationella sjöfarten, utan detta arbete har lämnats till IMO. IMO fattade i april 2018 beslut om att sjöfartens globala utsläpp ska minskas med 50 procent till 2050 jämfört med 2008. Enligt motionärerna har ett internationellt system potential att ytterligare

stärka konkurrenskraften hos svensk sjöfart som redan i dag ligger i framkant när det gäller miljöarbetet.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2018/19:2901 att möjligheterna att tillgodose tillgång till miljövänligt bränsle i hamnarna bör ses över (yrkande 35). Sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag där det finns en outnyttjad kapacitet, men precis som för övriga transportslag behövs det fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Motionärerna framhåller dock samtidigt att det är centralt att dessa åtgärder inte blir en extra pålaga för svensk sjöfartsnäring och därmed försämrar dess konkurrenskraft. Sverige behöver en infrastruktur som stöder en mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av bränslena LNG (liquid natural gas, flytande naturgas) och metanol samt elanslutning i land. Motionärerna menar vidare att miljödifferenteringen av farledsavgifterna bör ses över för att säkerställa att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp (yrkande 46). Farledsavgifterna är ett av de viktigaste ekonomiska styrmedlen för sjöfarten i Sverige. Samtidigt är det viktigt att utformningen inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed gynnar en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ.

Utskottets ställningstagande

Fartygsrutter

Utskottet kan inledningsvis konstatera att sjöfarten har ett antal utmaningar på miljö- och klimatområdet. I likhet med vad regeringen uttalat i budgetpropositionen för 2017 anser utskottet att det arbete som bedrivs inom EU och den internationella sjöfartsorganisationen IMO är avgörande för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har uppgett att intresset för att nyttja havsområdena ökar och väntas fortsätta att öka. Inom sjöfarten väntas mängden trafik öka samtidigt som fartygen blir större, något som enligt HaV ger utmaningar i fråga om riskhantering och i vissa passager. Ökningen av sjötransporterna kan öka riskerna för olyckor och oönskade utsläpp i havet. HaV menar att fartygen närmar sig, eller har nått, de storlekar som farlederna kan klara utan breddning och fördjupning. I detta sammanhang vill utskottet uppmärksamma att Sjöfartsverket arbetar med en ny sjömätning.

Utskottet påminner om att det pågår ett internationellt arbete inom Helcom och IMO om trafiksepareringssystem och förbudsområden för sjöfart. Konceptet Sea Traffic Management (STM) är under utveckling inom sjöfarten. Konceptet STM syftar till att höja säkerheten, minska miljöpåverkan och öka effektiviteten till sjöss genom informationsdelning och nya smarta tjänster. STM kan på sikt såväl mildra risken för olyckor som minska sambandet mellan ökad fartygsstorlek och ökande ytanspråk. I ett EU-medfinansierat projekt som inkluderar en rad olika länder och där Sjöfartsverket är projektledare arbetar man med att säkerställa ett framgångsrikt införande av STM. Tidiga tester

visar enligt Sjöfartsverket att STM kan minska antalet grundstötningar och kollisioner med över 60 procent. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill även peka på att Sverige tillsammans med Danmark har lämnat ett förslag till IMO om att ändra fartygsrutterna i Kattegatt för att höja sjösäkerheten. Förslaget antogs av IMO:s sjösäkerhetskommitté i maj 2018 och träder i kraft den 1 juli 2020.

Enligt EU:s ramdirektiv för havsplanering (2014/89/EU) ska medlemsstaterna senast 2021 ha upprättat s.k. havsplaner. Huvudsyftet med havsplanerna är att tydliggöra hur olika havsområden kan användas. Sverige har införlivat EU:s ramdirektiv för havsplanering i svensk lagstiftning genom miljöbalken (1998:808) och havsplaneringsförordningen (2015:400). Bestämmelserna innebär att det ska finnas tre statliga havsplaner: en för Bottniska viken, en för Östersjön och en för Västerhavet. Planerna ska omfatta större delen av territorialhavet och svensk ekonomisk zon. Enligt havsplaneringsförordningen ska HaV ta fram förslag till havsplaner. Utkast till havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet har nu tagits fram och ska beslutas av regeringen under 2019. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att ekosystemansatsen är en utgångspunkt i både EU:s havsplaneringsdirektiv och den svenska havsplaneringsförordningen. Havsplanerna ska ge förutsättningar för effektiva transportvägar med låg bränsleförbrukning samt för att sjöfartens miljöeffekter ska minimeras, särskilt i ekologiskt känsliga områden. Havsplanerna kan vara ett viktigt stöd i det internationella arbetet med att styra fartygsrutterna till områden där känsliga naturvärden inte riskeras av trafiken. Havsplanerna kommer dock inte att vara direkt styrande för sjöfarten. FN:s havsrättskonvention sätter ramarna för handelssjöfartens rättigheter och skyldigheter.

Utskottet noterar att Havsmiljöinstitutet i sin rapport 2017:2 har lyft fram att fartygsrutterna spelar en stor roll för vilka skador som uppstår av fartygens utsläpp till vatten. Havsmiljöinstitutet anger som exempel sjöfartens operationella oljeutsläpp, som har visat sig orsaka mycket stor dödlighet bland hotade alfåglar vid utsjöbankarna i centrala Östersjön. Kustbevakningen upptäcker årligen något hundratal utsläpp i svenska vatten. Havsmiljöinstitutet anger att en del av lösningen på detta problem kan vara att leda om fartygstrafik förbi känsliga och skyddade områden, vilket diskuteras i arbetet med havsplanen för Östersjön. Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har samtidigt framfört vikten av att planerna inte får hämma sjöfartens framkomlighet och sjösäkerhet.

Utskottet vill framhålla att trafiken till sjöss övervakas och regleras i syfte att öka trafiksäkerheten och för att förhindra att miljön förorenas. Sjöinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp.

Lotsplikt i Öresund

Utskottet har behandlat frågan om lotsplikt i Öresund i tidigare betänkanden (bet. 2015/16:TU17 och bet. 2017/18:TU16). Utskottet konstaterade då att Öresundstraktaten från 1857 är central för frågan om passage genom sundet. Passagen genom Stora Bält och Öresund ska ske i enlighet med de traditionella reglerna om ”oskadlig genomfart”. Utskottet hade erfarit att om traktaten skulle omförhandlas riskerar det säkerhetspolitiska arrangemang som den står för att brytas. Utskottet såg däremot positivt på ett ökat samarbete i miljö- och sjöfartssäkerhetsfrågor och påminde i detta sammanhang om det omfattande internationella arbete runt miljö- och sjösäkerhetsfrågor som bedrivs i internationella forum, framför allt genom Helcom. Vidare betonade utskottet att det finns internationella rekommendationer om lots, t.ex. en IMO-resolution som fastslår att befälhavare rekommenderas använda lots vid gång i Öresund av bl.a. lastade oljetankrar med ett djupgående av minst 7 meter och av lastade kemikalie- eller gastankfartyg. Utskottet framhöll även att det också finns ett nordiskt samarbete för miljöräddning till sjöss via det s.k. Köpenhamnsavtalet och att bilaterala samarbeten pågår om särskilda insatser, t.ex. den gemensamma Sound VTS-centralen för sjöfart mellan Sverige och Danmark som är belägen i Malmö. VTS (Vessel Traffic Service) ger bl.a. trafikinformation och service till sjötrafiken i hårt trafikerade eller miljö känsliga områden. Utskottet vidhåller sin inställning i denna fråga.

Miljödifferentierade farledsavgifter

Utskottet konstaterar att Sjöfartsverket tidigare gav reduktion på delar av farledsavgiften för de fartyg som hade låga utsläpp av kväveoxid. I det nya avgiftssystemet, som trädde i kraft den 1 januari 2018, erbjuder Sjöfartsverket i stället en avgiftsreduktion på den fartygsbaserade avgiften för fartyg som uppnår minst 75 verifierade poäng av maximalt 150 i det internationella systemet clean shipping index (CSI), dvs. det internationella miljöindex som rankar fartyg och rederier efter deras miljöpåverkan.

I likhet med regeringen anser utskottet att det är viktigt att farledsavgifterna bidrar till en miljöstyrning. Utskottet avser därför att fortsätta att noga följa denna fråga, inte minst vilka konsekvenser som det nya avgiftssystemet ger för både sjöfartsnäringen och miljön.

Utskottet konstaterar i sammanhanget att Sjöfartsverket mot bakgrund av Trafikanalys promemoria 2017:9 Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter avser att vidta ytterligare åtgärder för att farledsavgifternas miljöstyrande effekt ska stärkas och då särskilt när det gäller kväveoxidutsläppen. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill vidare peka på att även hamnavgifternas utformning är en del av sjöfartens incitamentsstruktur. Utskottet ser positivt på att både Stockholms och Göteborgs hamn har miljödifferentierade hamnavgifter. I Stockholms hamn får t.ex. fartyg rabatterad hamnavgift om de drivs med LNG (flytande naturgas) eller reducerar sina utsläpp av kväveoxid. Regeringen har uppgett

att den avser att fortsätta att diskutera med hamnarna hur de på frivillig väg kan stärka hamnavgifternas miljöprofil och hur en sådan utveckling kan stöttas. Detta skulle på sikt leda till minskad miljöpåverkan från de fartyg som trafikerar svenska hamnar.

Oljeutsläpp

Utskottet konstaterar att utsläpp av olja kan orsaka allvarliga skador på miljön. Oljeutsläpp medför skador som kan ha både kort- och långvarig påverkan på den marina miljön och dess djur- och växtliv. Olja i kustzonen orsakar ofta större miljöskador än ute i det öppna havet. Oljeutsläppen får också sociala och ekonomiska konsekvenser för dem som drabbas.

Utskottet noterar att det inom Östersjöområdet för närvarande transporteras nästan dubbelt så mycket olja som för tio år sedan och att ökningen förväntas fortsätta. Transporterna utförs med allt större fartyg samtidigt som navigationsförhållandena på vissa platser är svåra för större fartyg och besvärliga isförhållanden kan råda vintertid. Enligt HaV har dock antalet konstaterade oljeutsläpp inom svenskt ansvarsområde minskat sedan 2004. Utöver de konstaterade utsläppen finns det dock troligen ett stort mörkertal.

Kustbevakningen svarar för oljebekämpningen till sjöss i svenska vatten. Kustbevakningen har specialutrustade miljöskyddsfartyg, och med hjälp av flygplan och satellitbilder kan oljeutsläpp upptäckas i ett tidigt skede. Med hjälp av driftprognosprogrammet Sea Track Web är det enligt Kustbevakningen möjligt att förutsäga var och när ett utsläpp når land och därmed sätta in resurserna där de behövs bäst.

Utskottet konstaterar att trafik övervakas och regleras i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och för att förhindra att miljön förorenas. Sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp i områden med tät trafik eller som är särskilt riskfyllda. STM-konceptet syftar till att minimera risker för grundstötning och förbättra färdplaner för varje enskild transport.

Utskottet vill betona att det är mycket angeläget att förbättringsarbetet för att minska riskerna för oljeutsläpp fortsätter. Utskottet förutsätter liksom tidigare att regeringen och dess myndigheter prioriterar detta arbete.

När det gäller skydd av fartyg som trafikerar polarområdena vill utskottet uppmärksamma att Transportstyrelsen har gett ut en ny föreskrift för fartyg som trafikerar dessa områden (TSFS 2018:6). Föreskriften kom till för att införliva den s.k. Polarkoden i svensk rätt och trädde i kraft den 1 mars 2018. Polarkoden innehåller krav på fartyg som trafikerar polarområden för att öka säkerheten för fartygens verksamhet och minska påverkan på människan och miljön i de känsliga områdena runt polerna. Koderna trädde i kraft internationellt den 1 januari 2017 och har gjorts bindande genom konventionerna Solas och Marpol.

Barlastvattenkonventionen

Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och eliminera spridning av bl.a. skadliga vattenlevande organismer genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Utskottet konstaterar att Sverige har tillträtt barlastvattenkonventionen och att den är införd i svensk lagstiftning genom barlastvattenlagen (2009:1165), barlastvattenförordningen (SFS 2017:74) och Transportstyrelsens föreskrifter om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment (TSFS 2017:73).

Mot bakgrund av motionsförslaget om mottagningsanordningar för barlastvatten vill utskottet framhålla att fartyg i de allra flesta fall måste installera reningsutrustning ombord för att uppfylla regelverket i barlastvattenkonventionen. Hamnar i Sverige har ingen skyldighet att tillhandahålla mottagningsanläggningar. Enligt Transportstyrelsen är inte heller behovet av mottagningsanläggningar i hamn så stort eftersom fartygen för det mesta behöver släppa ut barlastvattnet till havs, och reningen behöver därför i dessa fall ske ombord.

Utsläpp till luft

Utskottet konstaterar att sjöfartens utsläpp till luft i första hand påverkar möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning och Hav i balans samt levande kust och skärgård.

Utsläpp av svaveloxider

Sedan 2015 råder särskilda regler för svavelhalten i fartygsbränsle som används i Östersjön. För att minska fartygens utsläpp till luft får sedan den 1 januari 2015 fartyg som opererar inom SECA-områden (Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen samt kustområdena runt USA och Kanada) inte ha mer än maximalt 0,10 viktprocent svavel i bränslet. För att uppfylla kraven kan man byta till lågsvavliga marina bränslen, använda alternativa bränslen som LNG (flytande naturgas) eller installera s.k. skrubbers som renar avgaserna. Utskottet ser positivt på att IMO under 2016 också har beslutat att införa ett globalt svavelkrav 2020 som innebär att högsta tillåtna svavelhalt i fartygsbränsle kommer att sänkas till 0,5 viktprocent från dagens 3,5 viktprocent.

Utskottet påminner om att riksdagen har lämnat ett tillkännagivande till regeringen om att den bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet (bet. 2015/16:TU17, rskr. 2015/16:296) och att förordningen (2012:259) om miljö sanktionsavgifter numera har ändrats så att en miljö sanktionsavgift kan tas ut för överträdelser av svavelförordningens bestämmelser om svavelhalt i marint bränsle, dvs. sådant bränsle som används i fartyg (SFS 2018:634). Den lägsta avgiften är 5 000 kronor och den högsta 500 000 kronor. Avgörande för storleken på avgiften är dels fartygets motoreffekt, dels svavelhalten i det marina bränsle som har använts i fartyget.

Ju högre motoreffekt och svavelhalt, desto högre sanktionsavgift. Av bestämmelser i förordningen om miljöskaktionsavgifter följer att om en avgift har tagits ut för en överträdelse ska en ny avgift som är dubbelt så hög tas ut vid fortsatta eller upprepade överträdelser. Enligt miljöbalken och förordningen får den nya avgiften inte vara högre än 1 000 000 kronor. En miljöskaktionsavgift kan tas ut för överträdelser i svenskt inre vatten, Östersjöområdet, Nordsjöområdet och Nordamerikaområdena samt inom Europeiska unionen för fartyg i hamn, om svavelhalten är över 0,10 viktprocent. I andra vattenområden kan en miljöskaktionsavgift tas ut om svavelhalten överstiger 1,50 viktprocent i passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från en hamn inom Europeiska unionen, eller om det är fråga om annan användning, om bränslets svavelhalt överstiger 3,50 viktprocent. De regler som beskrivs ovan trädde i kraft den 3 september 2018.

Utsläpp av kväveoxider

Utskottet konstaterar att de internationella transportererna med sjöfart ger upphov till betydande utsläpp av kväveoxider (NO_x). Dessa utsläpp räknas inte in i de nationella utsläppen vid rapportering till FN:s luftvårdskonvention och till EU. Utsläppen av kväveoxider bidrar till förorening. En stor del av det sura nedfall som drabbar Sverige kommer från internationell sjöfart, som fortfarande har dålig kväverening. Kväveoxidutsläppen bidrar även till övergödning. Utskottet anser därför att sjöfartens utsläpp av kväveoxider måste minska. Utskottet välkomnar därför också beslutet av IMO:s miljöskyddskommitté om att inrätta ett NECA-område i Östersjön och Nordsjön som ska träda i kraft 2021. Ett sådant beslut innebär att skärpta regler för sjöfartens kväveutsläpp kommer att gälla i området för fartyg som byggs fr.o.m. 2021.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att utreda kostnader och andra möjliga konsekvenser av att ett NECA-område inrättas. Trafikanalys redovisade sitt uppdrag i mars 2017 (rapport 2017:3). För att gå från nu gällande gränsvärden till de nya krävs enligt Trafikanalys att fartygens maskiner klarar en utsläppsminskning med ca 80 procent. Baserat på tillgänglig teknik uppskattar Trafikanalys investeringskostnaden för anpassning till NECA till ca 5 procent av den totala kostnaden för ett nytt fartyg. Den årliga merkostnaden uppskattas till ca 3 till 5 procent av den totala årskostnaden per fartyg. Trafikanalys konstaterar att merkostnaden således är begränsad men inte obetydlig. Många andra faktorer bedöms dock påverka fraktpriserna mer, främst priset på fartygsbränsle. Trafikanalys bedömer att effekterna på konkurrensen mellan transportslagen eller transportflödena till följd av NECA blir små eller försumbara.

Utsläpp av växthusgaser

Utskottet välkomnar att medlemmarna inom IMO i april 2018 enades om en överenskommelse som innebär att de årliga utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten ska nå sin högsta nivå så snart som möjligt och

därefter minska med åtminstone 50 procent till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och att man bör sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt.

Miljömålsberedningen har framfört att sjöfarten är ett energieffektivt trafikslag med hänsyn till utsläppen av växthusgaser per vikt och sträcka av transporterat gods. Däremot finns en potential för ytterligare energi-effektivisering inom sjöfarten och därmed lägre utsläpp. År 2012 motsvarade utsläppen från sjöfarten omkring 2,1 procent av de globala utsläppen av växthusgaser. Enligt prognoser från IMO kan sjöfartens koldioxidutsläpp öka med 50–250 procent under perioden 2012–2050 om inga åtgärder vidtas.

Regeringen har anfört att den avser att fortsätta bidra aktivt i IMO:s arbete för att minska växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten. För att skapa förutsättningar för inblandning av biodrivmedel i marina bränslen avser regeringen att verka för att internationella regelverk och standarder anpassas för förnybara marina drivmedel. Utskottet anser i likhet med regeringen att internationell samverkan är avgörande för en hållbar sjöfart på lika villkor.

Av trafikutskottets forskningsrapport Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) framgår att fossila bränslen i form av olja och naturgas fortfarande dominerar helt inom sjöfarten. Ett fåtal rederier har börjat använda LNG (flytande naturgas). På försöksnivå eller i liten skala används metanol som fartygsbränsle i Sverige.

Inom ramen för Energimyndighetens samordningsansvar för omställningen till en fossilfri transportsektor har rapporten Sjöfartens omställning till fossilfrihet (ER 2017:10) tagits fram. Av rapporten framgår bl.a. att för att sjöfarten ska kunna bli fossilfri behöver samhället bli mer transporteffektivt och fartygen mer energieffektiva, och förnybara drivmedel behöver användas på bred front. Vidare anges i rapporten att det kommer att krävas strukturella, operationella och tekniska åtgärder i kombination med att förnybara drivmedel utvecklas och anpassas för olika segment och marknader inom sjöfarten.

Utskottet noterar att Fonden för ett sammanlänkat Europa finansierar insatser inom ramen för transeuropeiska nätverk inom it, energi och transport. I Sverige har bl.a. insatser som LNG för fartyg och färjor som drivs med batteridrift på detta sätt fått medfinansiering från EU.

Utskottet vill vidare framhålla att utvecklingen av batteridrift för sjöfarten går snabbt framåt. Sjöfarten kan i dag i vissa fall använda batterier för drift av fartyg på kortare sträckor och vid manövrering i hamn. Fartyg kan även använda el och ladda batterier genom landanslutningar när fartyg ligger vid kaj. I dagsläget erbjuder 15 svenska hamnar landansluten elektricitet för fartyg. Eftersom det krävs att den tekniska utrustningen på fartyget är kompatibel med hamnens laddinfrastruktur och sådan utrustning är dyr är det i dagsläget främst färjor som regelbundet besöker samma hamn och som har den utrustning som krävs ombord som kan använda befintliga landanslutningar i hamnarna.

I godstransportstrategin anger regeringen att den anser att det är viktigt att infrastrukturen för förnybara drivmedel motsvarar godstransporternas behov. Utskottet delar denna bedömning. Infrastruktur som gör det möjligt för fartyg

att tanka LNG är ett första steg i bytet till flytande biogas (liquid biogas, LBG). Utskottet välkomnar i sammanhanget att Statens energimyndighets uppdrag att samordna utbyggnaden av laddinfrastruktur fr.o.m. 2018 har utökats till att inkludera infrastruktur för förnybara drivmedel generellt.

Vidare betonar regeringen i godstransportstrategin att sjöfarten utvecklas i riktning mot att bli alltmer automatiserad, och på längre sikt och för vissa fartygssegment helt autonom (dvs. obemannade fartyg). Forsknings- och utvecklingsprojekt bidrar till en säker, effektiv och hållbar sjöfart för att tillfredsställa framtidens behov. Ett exempel är det innovationsarbete inom sjömotorvägskonceptet Sea Traffic Management som Sjöfartsverket leder. Andra exempel är det europeiska territoriella samarbetsprojektet (Interreg) EMMA som utvecklar inlandssjöfarten och Stena AB:s batteriprojekt för testning av eldrift. Flera nya internationella eller regionala regelverk har nyligen börjat gälla, eller kommer snart att börja gälla, med syftet att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan och här ligger svensk sjöfart långt framme. Utskottet anser i likhet med regeringen att det är särskilt angeläget med de insatser för ökad forskning och innovation som planeras inom transportområdet som rör sjöfart. Dessa insatser bidrar till att främja högkvalitativa godstransporter med sjöfart samt ger ökade möjligheter till export av hållbara lösningar.

Utskottet vill i detta sammanhang uppmärksamma att regeringen i april 2019 lämnade ett uppdrag till Trafikverket att verka för ett utökad och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Regeringen beräknar att upp till 100 miljoner kronor årligen ska kunna lämnas till forsknings- och innovationsprojekt inom sjöfartsområdet. Regeringen anför i beslutet att sjöfarten är en viktig del i omställningen till en effektiv och hållbar transportsektor. För att underlätta för en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser är det särskilt angeläget med ökade insatser för forskning och innovation på sjöfartsområdet som kan bidra till att stärka sjöfartens roll i ett hållbart transportsystem. Forskning och innovation behövs även för att hitta hållbara och prisvärda alternativ till de fossila drivmedel som sjöfarten använder i dag. Det främjar svensk exportindustris konkurrenskraft och minskar miljö- och klimatpåverkan. Trafikverket ska beakta forsknings- och innovationsprojekt med fokus på hamnar såsom effektivitet, intermodalitet eller miljö- och klimatfrämjande åtgärder. Trafikverket ska enligt uppdraget årligen fram till 2022 informera Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) om nya forsknings- och innovationsprojekt som tillkommit eller är under utvärdering av myndigheten inom sjöfartsområdet.

Utskottet vill även lyfta fram att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att i dialog med berörda aktörer, som transportföretag, fordonstillverkare och transportköpare, utarbeta förslag på system för informationsutbyte och öppna data för horisontell samordning och ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan, t.ex. genom minskade tomtransporter och ökad fyllnadsgrad. Arbetet ska bedrivas trafikslagsövergripande och kan inkludera konsolidering

av gods inom alla trafikslag eller överflyttning från väg till järnväg eller sjöfart. Trafikverket ska redovisa ett förslag om hur ett system för informationsutbyte för horisontell samordning och ökad transporteffektivitet bör utformas och förvaltas senast den 31 maj 2019. Därefter ska Trafikverket årligen redovisa hur arbetet med uppdraget fortskrider och därefter slutredovisa uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 december 2029.

Utskottet har vidare uppmärksammat att SMHI, i ett projekt tillsammans med Energimyndigheten, har utvecklat en ny metodik för att mäta bränslestatistik från inrikes sjöfart. Denna metodik kommer att ligga till grund för Sveriges rapportering av koldioxidutsläpp till internationella klimat- och luftmiljökonventioner. Tidigare har utsläpp från sjöfarten beräknats genom en metodik som baserats på försäljning av bunkerbränsle till fartyg. Den nya metoden gör det möjligt att med hjälp av positionssystem se hur fartygen rör sig mellan svenska hamnar och möjliggör en beräkning av hur mycket energi som fartygen har behövt för att förflytta sig. På så sätt kan förbrukningen av bränsle beräknas och därmed även fartygens utsläpp. Enligt SMHI ger ackumulerat över året den modellerade bränsleförbrukningen dubbelt så höga värden som försäljningsstatistiken visar. Utskottet välkomnar att det sker ett arbete med att förbättra statistiken över sjöfartens utsläpp.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet kan konstatera att internationella beslut är avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten. Utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor för att inom ramen för det internationella samarbetet förbättra såväl havs- som landmiljöer och minska sjöfartens koldioxidutsläpp. Utskottet vill vidare betona att Sverige anses vara ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet och som tar ansvar för miljön. Det är därför viktigt att även i fortsättningen ha en hög ambitionsnivå. Detta är till godo inte endast för miljön utan kan även utgöra ett varumärke för den svenska sjöfarten och dess konkurrenskraft.

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inget skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandena och avstyrker därmed motionerna 2018/19:1122 (SD) yrkandena 22–25, 2018/19:1756 (M) yrkandena 1–4, 2018/19:2200 (S), 2018/19:2427 (C) yrkandena 6.2, 8.2 och 9 i denna del, 2018/19:2726 (KD) yrkandena 21–24, 2018/19:2885 (M) yrkande 8, 2018/19:2895 (M) yrkande 18 och 2018/19:2901 (M) yrkandena 35 och 46.

Vissa internationella frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om internationell samverkan kring vissa sjöfartsfrågor. Utskottet pekar på att ett omfattande arbete redan pågår inom ramen för internationellt samarbete.

Jämför reservation 13 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framförs att Sverige bör verka aktivt i internationella samarbeten som berör sjöfarten (yrkande 7). Motionärerna menar att sjöfarten är ett prioriterat område när det gäller internationella samarbeten och ser därmed positivt på det arbete som utförs i sjöfartsorganisationer som t.ex. den internationella sjöfartsorganisationen IMO. Vidare anför motionärerna att svenska intressen i särskilt otrygga farvatten bör säkras (yrkande 21). Motionärerna pekar på att det i andra länder finns områden där omfattande sjöröveri förekommer. Sjørövarna kan ta över stora fartyg och begär oftast höga lösensummor för att låta fartygen fortsätta sin färd. Det finns ett generellt behov för sjöfarten att undvika dessa attacker. Frågan om hur skyddet ska vara utformat bör lyftas upp i ett internationellt forum, och motionärerna menar att skyddet kan vara både proaktivt och reaktivt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att Sjöfartens internationella karaktär innebär att för att åtgärder på främst säkerhets- och miljöområdena ska bli verkningsfulla måste de i regel vidtas inom ramen för internationellt samarbete. För detta finns bl.a. ett antal organisationer och internationella instrument. FN:s havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, Unclos), som trädde i kraft 1994, reglerar nationernas rättigheter och skyldigheter när det gäller deras nyttjande av haven. Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO), som är ett av FN:s fackorgan, arbetar främst med åtgärder för att höja sjösäkerheten, stärka sjöfartsskyddet, förenkla för sjöfarten samt skydda den marina miljön. Även sjöfartens roll för att nå klimatmålen är en viktig fråga för organisationen. Inom IMO bedrivs också arbete med att öka kvalitetskraven på flaggstaters sjöfartsadministrationer. IMO har 174 medlemsstater, och Sverige har varit medlem sedan 1959. IMO har antagit omkring 40 konventioner och protokoll. Internationella arbetsorganisationen (International Labour Organization, ILO) är FN:s fackorgan för utarbetande av normer för arbetslivet, oftast i form av konventioner. Genom sin anslutning till Nationernas förbund 1920 inträdde Sverige som medlem även i ILO.

Den integrerade havspolitikerna inom EU initierades genom EU-kommissionens vitbok om politikområdet hösten 2007, den s.k. blåboken. Europeiska rådet har vid flera tillfällen antagit slutsatser kopplade till den integrerade havspolitikerna. Den integrerade havspolitikerna fokuserar på havsområdena inom EU och internationellt t.ex. via partnerskap med Kina och Kanada, samt biståndsrelaterade projekt.

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att FN:s medlemsländer 2015 antog Agenda 2030, en universell agenda som innehåller 17 globala mål för en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. I hållbarhetsmålet 14 Hav och marina resurser finns kopplingar till sjöfarten.

En stor del av svensk utrikeshandel är beroende av sjöfarten. Utskottet konstaterar att Sverige som medlem i IMO kan påverka lagar och regler som rör de fartyg som trafikerar våra vatten, och som medlem i IMO:s råd kan regeringen påverka organisationens arbete, prioriteringar och strategiska planering. Det handlar om säkerhet, miljö- och klimatpåverkan och inte minst de sociala förhållandena ombord. IMO:s generalförsamling utgörs av samtliga IMO:s medlemsstater och träffas vartannat år. Rådet har 40 rådsmedlemmar.

När det gäller fartygskapning eller sjöröveri kan utskottet konstatera att frågan är ständigt aktuell och att problemen med detta kvarstår. I nuläget finns en internationell rapportering om när och var det förekommer fartygskapning eller sjöröveri. Publikationen Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea, sammanställd av ett antal organisationer, har uppdaterats till version 5 (BMP 5), och IMO har antagit ett cirkulär som ger stöd åt denna. Utskottet anser att frågan om att bekämpa denna form av brottslighet bör tas om hand inom ramen för internationellt samarbete.

Mot bakgrund av vad som anförts avstyrker utskottet motion 2018/19:1122 (SD) yrkandena 7 och 21.

Båtcharter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om villkoren för båtcharterverksamhet. Utskottet hänvisar bl.a. till de ändringar som gjorts i Transportstyrelsens föreskrifter.

Bakgrund

Alla skepp måste vara registrerade i fartygsregistret enligt sjölagen (1994:1009). Enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar ska samtliga båtar vars största längd är minst 15 meter registreras, oavsett vad båten används till. Utöver detta ska även båtar med en största längd från 5 meter som används yrkesmässigt till befördran av gods eller passagerare, bogsering eller bärgning, fiske eller annan fångst eller uthyrning till allmänheten registreras.

Det är alltså i detta fall båtens användningsområde som bestämmer om den ska registreras eller inte.

En liknande distinktion görs i övriga regelverk då mindre fartyg och båtar som används yrkesmässigt enligt definitionen ovan ingår i den kommersiella sjöfarten. Om ett fartyg används för yrkesmässig verksamhet kan det exempelvis omfattas av regler som gäller skrov och stabilitet, livräddningsutrustning, navigationsutrustning, brandskydd, bemanning och behörigheter. Dock har de flesta regelverken olika begränsningar som bestämmer om fartygen omfattas av krav eller inte. Vanligtvis är det volymmåttet bruttodräktighet (brutto) som avgör kravnivån, men även längdmått används.

Enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364) är ett fartyg ett passagerarfartyg om fartyget medför mer än tolv passagerare, oavsett fartygets storlek. Ett passagerarfartyg ska ha ett passagerarfartygscertifikat (och eventuellt ett fartcertifikat) som visar att fartyget befunnits lämpligt att transportera passagerare och som visar det högsta tillåtna antalet passagerare som fartyget får ta ombord. Ett fartyg som används yrkesmässigt och som inte är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat om fartyget har ett skrov med en största längd av minst 15 meter. Ett fritidsfartyg behöver ha ett fartcertifikat om fartyget har ett skrov med en största längd av minst 24 meter.

Motionen

I motion 2018/19:1468 begär Ola Johansson (C) att det ska skapas rimliga villkor för föreningsdriven passagerartrafik och båtcharterverksamhet i Sverige. Motionären anser att det med nuvarande regelverk i praktiken är omöjligt att bedriva näringsverksamhet med uthyrning av fritidsbåtar som är upp till 25 meter långa. Det ställs enligt motionären mycket hårdare krav om det är en juridisk person som chartrar en båt än om det är en privatperson som chartrar för eget bruk eller om båten hyrs ut till ett företag som själv bemannar den. Motionären anser därför att regelverket behöver förenklas.

Utskottets ställningstagande

Transportstyrelsen har arbetat med ett egeninitierat projekt där hela regelverket för svenska fartyg som används i yrkesmässig trafik och som i huvudsak omfattas av nationella regler setts över. Det kan röra allt från mindre utflyktsbåtar, fiskebåtar och taxibåtar till skärgårdstrafik och bilfärjor. Målsättningen var att ta fram ett modernt funktionsbaserat regelverk och ett effektivt tillsynssystem för att skapa goda förutsättningar för en långsiktig och hållbar verksamhet. Det bör enligt Transportstyrelsen särskilt underlätta för det mindre tonnaget med ett gemensamt regelverk i stället för ett flertal regelverk, som kunde vara fallet tidigare. De nya föreskrifterna trädde i kraft den 1 juni 2017. För existerande fartyg kommer regelverket att fasas in under 2018 och 2019 beroende på fartygstyp. Utskottet välkomnar detta.

I regleringsbrevet för 2016 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att se över bemannings- och behörighetsreglerna för den nationella sjöfarten. Mot bakgrund av det pågående arbetet med en översyn av föreskrifterna för den nationella sjöfarten, Projekt nationella föreskrifter (PNF), skulle Transportstyrelsen genomföra motsvarande översyn av bemannings- och behörighetsreglerna och reglernas tillämpning för de aktuella fartygen. Transportstyrelsen skulle inom ramen för arbetet lämna förslag på nödvändiga författningsändringar. När det gäller regler för förenkling av behörigheter trädde nya regler i kraft den 1 januari 2018 genom ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter. Den del av uppdraget som avsåg funktionsbaserad bemanning har redovisats till regeringen och har inte lett till någon åtgärd.

När det gäller kraven för charterverksamhet för mindre fartyg har utskottet tidigare framhållit vikten av att behålla den höga sjösäkerhet som råder i Sverige (bet. 2015/16:TU17 och 2017/18:TU16). Utskottet har även lyft fram den skillnad som råder mellan att privatpersoner på egen risk använder fritidsbåtar och att betalande kunder köper en tjänst i form av charterverksamhet. Dessa betalande kunder bör ges rätt till samma höga säkerhetsstandard som råder i andra sammanhang. Utskottet var emellertid positivt till all regelförenkling som uppnås utan att sänka miljö- och säkerhetsmässiga ambitioner. Utskottet vidhåller denna uppfattning.

Därmed avstyrker utskottet motion 2018/19:1468 (C).

Förarbevis för vattenskotrar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om förarbevis och åldersgräns för vattenskotrar. Utskottet hänvisar till det arbete som pågår och till att en åldersgräns för att få framföra vattenskotter nu har införts.

Bakgrund

En vattenskotter definieras enligt förordningen (1993:1053) om användning av vattenskotter som en farkost vars längd understiger fyra meter och som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på farkosten snarare än befinner sig i den. Inom definitionen ryms ett antal olika modeller av vattenskotter där utbudet kan variera både vad gäller maskinkraft och storlek.

De senaste åren har användningen av vattenskottrar ökat. Trots att det finns en potential att i större utsträckning kunna använda vattenskottrar för nyttoändamål – polisen och kustbevakningen använder sig t.ex. av vattenskottrar – används de alljämt mest som sport- och fritidsaktivitet. I takt med att vattenskotteranvändandet ökat har även vissa problem förekommit.

Motionerna

Isak From (S) framför i motion 2018/19:2089 att man bör överväga att ersätta den nuvarande vattenskoterförordningen med ett krav på behörighetsbevis, förarbevis eller körkort och åldersgränser för vattenskotrar. Motionären framhåller att vattenskotrarna inte gör större skada än andra båtar men att de som framför vattenskotrar i många fall inte känner till de lagar och regler som finns i området som de kör i. Det har även förekommit buskörning på olika håll i landet. Motionären anser att det därför vore önskvärt med en åldersgräns och någon form av kompetenskrav, förarintyg, förarbevis eller motsvarande för vattenskotrar, liknande det som i dag finns för EU-mopeder eller snöskotrar.

Aron Emilsson (SD) framhåller i motion 2018/19:2981 att villkoren för framförande av vattenskotrar bör utredas. Utredningen bör enligt motionären omfatta frågor om t.ex. åldersgräns och körkort. Utredningen bör också se över hur sjövägsreglerna kan göras mer kända och hur villkoren för framförandet av vattenskotrar på ett tydligare sätt kan regleras med hänsyn till djurliv, sårbar natur och boende i strandnära lägen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågor om kompetensbevis för fritidsbåtar. Riksdagen beslutade redan i början av 2000-talet att tillkännage för regeringen att förutsättningarna för att införa obligatorisk utbildning och förarbevis för fritidsbåtar borde utredas (bet. 2004/05:TU7, rskr. 2004/05:178). Frågan återkom under det efterföljande riksmötet (bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308) då riksdagen godkände vad regeringen föreslog om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar. Med anledning av tillkännagivandena vidtog den dåvarande regeringen vissa åtgärder, bl.a. utarbetades och remitterades en departementspromemoria (Ds. 2008:32) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp. I promemorian lämnades ett förslag om att införa en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp.

Regeringen gav 2013 Havs- och vattenmyndigheten (HaV) i uppdrag att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre, motordrivna vattenfarkoster samt analysera ett behov av särskild reglering för dessa. HaV föreslog att krav på höghastighetsbevis införs för framförande av fritidsfartyg som kan uppnå hastigheter om minst 35 knop, att krav på behörighetsbevis införs för förande av fritidsfartyg som kan uppnå en hastighet om minst 15 knop, att regleringen av det nuvarande kustskepparintyget ingår i den föreslagna lagen samt att vattenskoterförordningen upphävs. Hösten 2014 bereddes en promemoria inom Regeringskansliet (N2014/3447/TE) om uppdrag att utreda införande av förarintyg för vattenskotrar.

År 2015 tillkännagav riksdagen för regeringen att det borde införas förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskotrar (bet. 2014/15:TU11, rskr. 2014/15:194). Utskottet betonade att vattenskotrar kan orsaka ett flertal problem. De har starka motorer och kan köras i höga

hastigheter på grunt vatten. Därtill kommer störningar och buller som bl.a. riskerar att påverka fågellivet i känsliga områden. Utskottet påminde om att det då inte fanns något krav på förarbevis eller någon åldersgräns för att få köra vattenskoter. Utskottet framhöll dock att det var angeläget att det så snart som möjligt infördes krav på förarbevis. Vid införandet av förarbevis borde man fokusera på att den som framför vattenskotern kan göra det på ett säkert och tryggt sätt för såväl sig själv som för de personer och djur som vistas i närheten, samt på att föraren har förståelse för hastigheter och har sjövätt. Utskottet var medvetet om att gränsdragningsproblematiken gentemot andra vattenfordon innebär vissa utmaningar när det gäller att lagstifta om krav på åldersgräns och förarbevis för vattenskoter men hyste stort förtroende för att regeringen skulle finna lämpliga lagstiftningslösningar.

I januari 2016 uppdaterades och färdigställdes Regeringskansliets promemoria (N2014/3447/TE). I promemorian behandlas ett uppdrag att utreda möjligheten och förutsättningar för införande av någon form av obligatorisk utbildning och införande av förarintyg för vattenskoter. Syftet med en sådan utbildning och ett förarbevis för vattenskoter är att höja kunskapsnivån hos användare av vattenskotrar vad gäller sjöregler och beteende till sjöss samt miljöpåverkan. I promemorian ges förslag till lag om krav på obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Utformningen av ett sådant förarbevis bygger på att den som klarat ett obligatoriskt kunskapsprov med godkänt resultat ska vara berättigad att ansöka om ett förarbevis. Även den som sedan tidigare innehar ett sådant förarintyg för fritidsbåt som administreras av Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) eller har avlagt befälsexamen minst klass VII ska kunna ansöka om ett förarbevis för vattenskoter. Utredningsuppdraget omfattade inte att undersöka utbildningsmoment eller obligatoriska förarbevis för andra fartygstyper inom fritidsbåtssegmentet eller att ta ställning till eller utreda ändringar av förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter.

Utskottet noterar att det i promemorian lämnades ett förslag på en förordning om förarbevis för vattenskoter. Denna förordning är tänkt att komplettera lagen och ge bl.a. närmare instruktioner till Transportstyrelsen som föreslogs vara den myndighet som får huvudansvaret för administration och tillsyn över utfärdande av förarbevis för vattenskoter. Regeringskansliet remitterade i januari 2016 förslaget om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar. Regeringen har i skrivelse 2018/19:75 uppgett att en remissammanställning gjorts efter avslutad remiss. Ärendet bereds vidare.

Utskottet vill också särskilt uppmärksamma att regeringen nyligen har beslutat att införa en åldersgräns på 15 år för att få köra vattenskoter. Åldersgränsen införs genom en ändring i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter (3 c §) och börjar gälla den 1 juni 2019. Utskottet välkomnar detta.

Mot bakgrund av det arbete som pågår och den förordningsändring som genomförts avstyrker utskottet motionerna 2018/19:2089 (S) och 2018/19:2981 (SD).

Reservationer

1. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 1 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Jessika Roswall (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Sofia Westergren (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 43 och 47, bifaller delvis motion

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 i denna del och avslår motion

2018/19:853 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling och konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Den svenska sjöfarten agerar på en global marknad där internationella regler sätter spelreglerna för de svenska rederierna. Den snabba tekniska utvecklingen och den ökade globaliseringen av ekonomi och handel har en betydande påverkan på sjöfarten som näring. På senare år har allt fler svenskregistrerade rederier utflaggats. Utmaningarna för svensk sjöfart är således stora. Främst handlar det om att näringens kostnader måste minska. Bättre villkor för svensk sjöfart är en viktig faktor för att nå mer hållbara transporter. Stärkt konkurrenskraft bidrar även till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas och växa och hålla en hög innovationstakt.

Människors entreprenörskap och företagande är avgörande för jobb och utveckling i hela landet, men samtidigt är ofta statlig tillsyn och godkännande, t.ex. av Transportstyrelsen, en förutsättning för att företag ska kunna starta och verka. När taxor för statliga tillsyn och godkännande utformas är det därför viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren. Vi vill framhålla att den administrativa bördan för aktörer verksamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen och bör i så hög utsträckning som möjligt minskas. Många i branschen upplever att myndighetskontakterna är komplicerade. Vi menar därför att man överväga en s.k. one-stop shop för myndighetskontakter som innebär att det ska räcka med en enda kontakt in i myndighetsvärlden. Vi anser att denna åtgärd bör vara en

del i ett större paket där regeringen även bör se över möjligheten att förenkla inflaggningsproceduren för de företag och fartyg som återigen vill flagga svenskt, i syfte att stärka svensk sjöfartsnäring.

Vi kan vidare konstatera att sjöfartsstödet är viktigt för de svenska rederierna. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Enligt Trafikanalys skulle inte rederier kunna bedriva den verksamhet de gör i dag utan sjöfartsstödet och skulle troligen flagga ut de fartyg som de har i det svenska fartygsregistret. Vi vill se en ökning av antalet svenskflaggade rederier och har i det sammanhanget noterat att det är ett stort problem att rederier inte på förhand kan få besked om de är berättigade till sjöfartsstöd. Detta leder till att rederier många gånger avstår från att registrera fartyg i Sverige. Det bör därför utredas om en möjlighet till förhandsbesked om sjöfartsstöd kan införas i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

2. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 1 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 i denna del och avslår motionerna

2018/19:853 av Johan Hultberg (M) yrkandena 1 och 2,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 43 och 47.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att sjöfarten är mycket viktig näring när det gäller person- och godstransporter. Den allra största delen av Sveriges export och import går via våra drygt 50 hamnar vidare ut på havet. Globalt sker ca 90 procent av världens handel via internationella sjötransporter.

Vägar och järnvägar behöver planeras, finansieras och byggas medan havet utgör en befintlig, och till sin natur mer gränslös, infrastruktur med helt andra förutsättningar. Skandinavien och Sverige är omgivet av vatten, och sjöfartsnäringen är därmed av central betydelse för vårt välstånd och vår handel. Jag anser därför att det är mycket angeläget att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. En utflagging av svenska fartyg inom

rederier, handelsflotta och fiskefartyg riskerar att utarma kompetensen i branschen. Det gör det eftersom inte bara fartygen flaggas ut ur landet utan också rederiernas landbaserade verksamhet. Sveriges röst i internationella sammanhang, och därmed vår möjlighet att påverka arbetsvillkoren för sjöfartsnäringen, riskerar också att tystna i takt med att allt färre fartyg bär svensk flagg. Jag anser därför att möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft inom sjöfarten bör ses över.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

3. Organisationsfrågor inom sjöfarten, punkt 2 (SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2018/19:943 av Hampus Hagman (KD),
 2018/19:1038 av Boriana Åberg (M),
 2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5 och
 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 43 och 47,
 bifaller delvis motion
 2018/19:2754 av Janine Alm Ericson och Emma Berginger (båda MP) och
 avslår motion
 2018/19:2556 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling och konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra goda förutsättningar för import och export, men också utifrån miljösynpunkt och sjösäkerhet. Genom att ha en stor svenskflaggad handelsflotta kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten. Vi vill peka på att ca 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, transporteras via sjövägen, vilket innebär ca 180 miljoner ton transporterat gods. Utöver det transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. Den svenska sjöfartssektorn och alla dess omgivningsföretag sysselsätter ungefär 100 000 personer. Mot denna bakgrund anser vi att ett partsöverskridande sjöfartsråd bör tillsättas där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademien

m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag till åtgärder för utveckling. Sjöfartsrådet bör ges mandat att arbeta långsiktigt för en gemensam strategi i syfte att stärka hela den maritima näringens konkurrenskraft. Förslag som rådet tar fram kan utgöra underlag för beslut på politisk nivå eftersom förslagen redan är förankrade, vilket bidrar till långsiktig stabilitet och större tydlighet. Fokus för Sjöfartsrådets engagemang bör vara att svensk sjöfart ska ha samma villkor och förutsättningar som de konkurrerande sjöfartsnationerna. Uppdraget bör vara att identifiera tillväxthämmande faktorer inom sjöfartsområdet, och rådet bör rapportera årligen till regeringen.

Vi vill även framföra att Sjöfartsverkets roll som affärsverk bör prövas kritiskt. Sjöfartsverket är ett affärsverk som delvis finansieras av farledsavgifter. Ett problem är att Sjöfartsverket har höjt avgifterna för sjöfarten för att klara sin budget, vilket hamnar i konflikt med det övergripande målet att flytta över godstrafik från väg till sjöfart. Utvecklingen inom sjöfarten går mot att fartygen blir större för att minska fraktkostnaden per enhet. Eftersom farledsavgifterna betalas när ett fartyg anlöper en hamn blir det med större fartyg färre anlöp, och 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 därmed tvingas sluta gå in i svenska hamnar, vilket resulterar i att Sjöfartsverket återigen höjer avgifterna eftersom färre betalar farledsavgifter. Vi ser detta som en negativ spiral där färre tvingas betala mer och godset riskerar att lämna sjöfarten för att transporteras på exempelvis lastbil i stället. Det bör därför övervägas om Sjöfartsverket på sikt ska anslagsfinansieras för att i större omfattning än i dag kunna fokusera på att stärka sjöfartens roll. Vi anser således att Sjöfartsverkets roll och organisation behöver ses över, bl.a. med anledning av att marknaden förändras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Utförande av sjömätning, punkt 3 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:312 av Jimmy Ståhl (SD).

Ställningstagande

Vi anser att Sjöfartsverket bör få i uppdrag att se över möjligheten att ta hjälp av småbåtsägare med utmärkning av sjökort. Sjöfartsverket äger och driver fem fartyg för sjömätning, allt från lilla Petter Gedda som kan sjömäta på grunda områden till Baltica som klarar av sjömätningar långt ute på havet. Sjöfartsverket mäter främst för EU-projekt och för att säkra upp befintliga farleder. Det innebär att sjömätningen är koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig. Sjöfartsverket utför även regelbundna kontrollmätningar över vissa farleder och sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar.

Vi kan notera att många båtägare i dag navigerar med digitala sjökort och enkelt kan markera ut grund som inte finns med i sjökorten. Vi anser att det bör upprättas en hemsida eller applikation där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater och på det viset hjälpa Sjöfartsverket att notera och märka ut grund som inte finns med i befintliga sjökort. Detta skulle underlätta och vara till hjälp för att få bättre detaljerade sjökort där Sjöfartsverket inte vanligtvis mäter, dvs. där oftast mindre båtar färdas. Sjöfartsverket kan med den informationen undersöka om uppgifterna stämmer och senare märka ut detta i sjökorten, vilket skulle medföra att man undviker onödiga olyckor. När en båt kör på ett grund och får hål eller större skador på skrovet medför det stora kostnader både för den enskilda båtägaren och för försäkringsbolagen. Genom att båtägarna får möjligheten att hjälpa till att ta fram mer precis information kan påkörningar och olyckor i större utsträckning undvikas framöver.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

5. Inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 4 (S, V, MP)

av Jens Holm (V), Anna-Caren Säterberg (S), Jasenko Omanovic (S), Teres Lindberg (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Emma Berginger (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 6.1,

2018/19:898 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 3,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 6.2,

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 13,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 46 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 42.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet och att det är angeläget att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Det är viktigt både för klimatet och för att ge svensk exportindustri ökad tillgång till kapacitetsstarka godstransporter.

Som en följd av den maritima strategin har regeringen beslutat om olika uppdrag. Bland annat gav regeringen den 25 februari 2016 Sjöfartsverket i uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige, identifiera eventuella hinder mot en utveckling samt vid behov lämna förslag på konkreta åtgärder i syfte att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. Uppdraget redovisades till regeringen i december 2016. Vi uppmärksammar att det i rapporten framhålls att transporter på inre vattenvägar kan avlasta trafiken på vägarna och minska trängseln. Utredningen visar att grundförutsättningarna för att föra över gods från land till sjö är goda. Det finns tänkbara godsflöden, ledig kapacitet i hamnar och farleder samt lämpligt tonnage. Vidare finns det tydliga politiska ambitioner att genom ökad sjöfart avlasta väg- och järnvägssystemen. Samtidigt framförs i rapporten att den typ av sjöfart som kan åstadkomma önskad överflyttning har svårt att konkurrera med transporter på väg och järnväg. Med de nuvarande marknadsstrategiförutsättningarna saknas enligt Sjöfartsverket incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg – transportköparen ser inte behovet och redaren ser inte affärsmöjligheterna. Vi noterar att en av de övergripande slutsatserna i Sjöfartsverkets utredning är att det behövs omfattande strukturella åtgärder för att göra inlands-, kust- och närsjöfarten konkurrenskraftig. Transporttid, flexibilitet och frekvens är faktorer som i betydligt större utsträckning än förr påverkar transportköparens val, men framför allt är transportpriset direkt avgörande och där har sjöfarten svårt att konkurrera.

Vi välkomnar därför att regeringen mot bakgrund av Sjöfartsverkets rapport i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1) föreslog att ett tillfälligt ekobonussystem skulle införas för att ytterligare främja utvecklingen av kust- och inlandssjöfart. Syftet med ett ekobonussystem är att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart och därmed minska utsläppen av luftföroreningar genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Ekobonusen kompenserar för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som en del av transportkedjan. Riksdagen ställde sig bakom regeringens förslag. Efter att EU-kommissionen den 9 november 2018 beslutat att det svenska ekobonussystemet är förenligt med EU:s statsstödsregler beslutade regeringen således den 22 november 2018 om förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. I december 2018 beslutade Trafikverket att ge två projekt ekobonus för överflyttning av gods från väg till sjöfart.

I syfte att utveckla inlands- och kustsjöfarten lämnade regeringen också ett uppdrag till Transportstyrelsen i myndighetens regleringsbrev för 2018 att undersöka om fler vatten skulle kunna klassas som just inre vattenvägar. Vi

noterar att uppdraget redovisades i december 2018 och nu bereds inom Regeringskansliet.

Vi vill även påminna om att regeringen under 2016 införde ett s.k. tonnageskattningsystem för svenska rederier. Infrastrukturministern har anfört att detta har bidragit till att man nu kan se tydliga exempel på fler svenskregistrerade fartyg (svar på fråga 2017/18:473).

Vi välkomnar vidare att regeringen i juni 2018 presenterade en nationell godstransportstrategi där flera satsningar för att stärka sjöfarten presenterades. En av insatserna i strategin är att en nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart inrättas. Samordnaren ska utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart och som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar till såväl luft som vatten. Trafikverket utsåg därefter en samordnare som tillträdde den 1 februari 2019. Inom ramen för uppdraget ska samordnaren främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Samordnaren ska även initiera och främja samverkan mellan berörda aktörer, inklusive europeiska aktörer, och tillhandahålla ett forum för dialog och samarbete, såväl mellan aktörerna och regeringen som mellan aktörerna. I dialog med berörda aktörer ska samordnaren utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart och som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar till såväl luft som vatten. Vidare ska samordnaren ha en kunskapspridande funktion och föra dialog med relevanta aktörer om möjligheterna att på olika sätt stimulera en överflyttning av godstransporter från land- till sjötransporter. Samordnaren ska även analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamncapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan och regional utveckling, samt vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås. Vi noterar att Trafikverket ska redovisa den del av uppdraget som rör handlingsplanen till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 maj 2019.

Vi ser positivt på att regeringen den 23 augusti 2018 gav Trafikverket i uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg. Trafikverket ska enligt uppdraget bl.a. inventera vilka åtgärder som Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 15 september 2019.

Vi vill i sammanhanget också framhålla att Trafikanalys har haft i uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur man kan gå till väga, där en s.k. omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ. I redovisningen av uppdraget En breddad ekobonus (rapport 2019:1) föreslår

Trafikanalys en ny breddad ekobonus för att minska kostnader för omlastning och stimulera till uppstart av nya transportlösningar som bidrar till överflyttning av gods till sjöfart och järnväg. I rapporten presenteras ett förslag till ekonomiskt stöd till intermodala godstransporter som tar sin utgångspunkt i det nuvarande ekobonussystemet som är riktat till sjöfart men är mer anpassat för att stimulera till nya lösningar som kopplar samman olika transportsystem. Stödet har fått en bredare utformning än den nuvarande ekobonusen, bl.a. genom att kretsen av möjliga mottagare är större och att stöd även kan ges för fler typer av kostnader. Rapporten från Trafikanalys bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Sammanfattningsvis vill vi understryka att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet och att en överflyttning av gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart bör främjas. Detta är viktigt för att kunna minska transportsektorns klimatpåverkan och även för att den svenska exportindustrin ska kunna ha tillgång till kapacitetsstarka godstransporter. Av redogörelsen ovan framgår att regeringen arbetar aktivt inom flera områden för att stärka sjöfartens konkurrenskraft men också att mer behöver göras. Vi ser fram emot att följa detta arbete och menar att syftet med de behandlade motionsförslagen om främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart är väl tillgodosedda.

Mot denna bakgrund anser vi att motionerna 2018/19:26 (M, C, KD, L) yrkande 6.1, 2018/19:898 (M) yrkandena 1 och 3, 2018/19:2059 (L) yrkande 6.2, 2018/19:2255 (L) yrkande 13, 2018/19:2734 (KD) yrkande 46 och 2018/19:2901 (M) yrkande 42 bör avstyrkas.

6. Transport av järnvägsvagnar med fartyg, punkt 5 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 16.

Ställningstagande

Öresundsbron är den enda fasta förbindelse vi har över Öresund. Vi ser därför positivt på att öka antalet överfarter till Europa med järnväg, för att inte vara så sårbara vid en eventuell terroristattack eller om Öresundsbron tvingas stänga av andra orsaker, t.ex. stormar. Vi har därför också förespråkat att ytterligare förbindelser mellan Danmark och Sverige på sikt ska byggas och att samtal om detta bör inledas med den danska regeringen. Mot denna bakgrund är det viktigt att säkra transporter med fartyg som fraktar

järnvägsvagnar från södra Sverige. Vi anser därför att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör behållas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

7. Farleds- och lotsavgifter, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 1–4, 16, 17 och 19 samt avslår motionerna

2018/19:898 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2,

2018/19:1769 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) och

2018/19:2714 av Daniel Bäckström (C).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att det bör genomföras en satsning med en riktig sjöfartsmiljard. I ett första skede handlar det om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket för att lyfta bort kostnader från den svenska sjöfarten för bl.a. isbrytning och farledsavgifter. I ett andra skede vill vi utreda möjligheten att anslagsfinansiera hela Sjöfartsverket och se över möjligheten att lyfta ut andra kostnadsdrivande verksamheter från Sjöfartsverket som i dag belastar sjöfarten.

Sjöfarten som trafikerar Sverige betalar s.k. farleds- och lotsavgifter, som i sin tur delvis finansierar Sjöfartsverkets verksamheter, bl.a. isbrytning i farleder. Sverige och Finland är några av de 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. Det svenska Sjöfartsverket har i stället infört en ny avgiftsmodell, som fått svenska redare att slå bakut. Det finns exempelvis redare som har fått ca 200 procents höjning av sina redan betungande farledsavgifter. Genom att tillföra en riktig sjöfartsmiljard menar vi att sjöfarten ska få ekonomiska lättnader för att möjliggöra att mer gods transporteras med fartyg. Vi ser därmed vikten av att i ett första skede sänka eller ta bort både farledsavgifter och kostnader för isbrytning i svenska vatten. Värt att notera är att enbart kostnaderna för isbrytning ligger på 250–300 miljoner kronor om året beroende på isförhållandena, och dessa kostnader belastar i dag den svenska sjöfarten. Vi menar även att lotsavgifterna bör ses över eftersom tekniska

framsteg möjliggör bl.a. fjärrstyrning. Om redare får mer rimliga kostnader kommer antalet transporter på vattenvägarna att öka.

Fartyg anpassade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera områden som definierats som inre vattenvägar (IVV). Kraven för s.k. IVV-fartyg är inte lika omfattande som för havsgående fartyg. I Sverige kan vi nyttja dessa regelförenklningar bl.a. på Göta älv, Vänern och från Mälaren ut till kusten via Södertälje sluss. Det är en stor möjlighet för sjöfarten att skapa nya flöden, som exempelvis pråmtrafik, på våra inre vattenvägar och därmed även möjliggöra att gods på väg flyttas över till sjöfart. Vi menar att distanslotsning och borttagande av farledsavgifter skulle öka incitamenten ytterligare att trafikera inre vattenvägar. Vi anser därför att Sjöfartsverket bör få i uppgift att befria trafiken på inre vattenvägar från farledsavgifter och skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet. En lots har extra stor kännedom om de farvatten där lotsen är verksam, när det gäller t.ex. grund, sandbankar, havsströmmar och avdrift. Med sin erfarenhet hjälper lotsen kaptenen att styra sitt fartyg till hamn eller förbi trånga passager. Vi vill dock peka på att lotsens arbete kan komma att förändras i och med att ny teknik införs. Vi noterar en pågående övergång till s.k. fjärrstyrning inom ett flertal arbetsområden i olika branscher. Detta tekniksprång kan också utnyttjas inom sjöfarten, även om det finns en del juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som först behöver ses över. Att navigera ett fartyg på trygg och säker mark i stället för att fysiskt behöva åka ut och möta upp ett fartyg, oavsett väder och vind, kan ha sina fördelar och är i dag tekniskt möjligt. Vi menar därmed att lotsverksamheten behöver ses över när det gäller fjärrnavigering.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Vissa frågor om hamnar, punkt 7 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 12 och 18 samt avslår motion

2018/19:2112 av Mattias Ottosson m.fl. (S).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för en 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. Fördröjningen kan orsakas av fysiska, digitala och juridiska hinder. För många hamnar är därmed väg, järnväg och digital infrastruktur av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt. Det är av största vikt att hamnflödena flyter utan onödiga hinder och underlättar för både industrin och den närliggande stadens invånare. Sverige har en mycket lång kust med över 50 hamnar. Med ett sådant stort utbud av hamnar ges betydande möjligheter att med olika typer av gods finna en hamn där man kan skeppa sina varor. Genom kustsjöfarten får man även möjlighet att åka in i mindre hamnar och hämta gods för att sedan lämna av det till en större uppsamlingshamn, s.k. hubb, där det sedan skeppas vidare ut till andra kontinenter som t.ex. Asien, USA eller Australien. Vi anser således att Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden i hamnar.

Vi vill vidare att torrhamnar, s.k. dryports, ska användas i större omfattning för att skapa mer plats och effektivare flöden i hamnar. En container som anlöper t.ex. Göteborgs hamn kan därmed lastas direkt på tåg utan att förtullas och sedan transporteras till t.ex. Falköping eller Skövde till en s.k. torrhamn. Där kan containern lastas av och förtullas i stället för i anlöps hamnen. Genom att man snabbt flyttar containern i väntan på tull tar den inte upp onödig plats i hamnen. För att detta ska fungera optimalt bör dock torrhamnarna klassas enligt gällande säkerhetsklassning. Vi vill således att det ska ske ett arbete för att utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

9. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 8 (M)

av Jessica Roswall (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Sofia Westergren (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:2885 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 8,

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 18 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 35 och 46, bifaller delvis motion

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 i denna del och avslår motionerna

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 22–25,

2018/19:1756 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2018/19:2200 av Pia Nilsson (S),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6.2 och 8.2 samt
2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 21–24.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att svensk sjöfart inkluderas i utsläppsmålet om att minska växthusgasutsläppen med 70 procent mellan 2010 och 2030, vilket kommer att kräva åtgärder. Fartyg har en lång livslängd, vilket innebär att enbart inköpen av nya energieffektiva fartyg inte kommer lösa utsläppsproblematiken på kort sikt utan att resurser även måste läggas på att minska utsläppen från befintliga fartyg. Sjöfarten står i dagsläget för ca 3 procent av de globala växthusgasutsläppen. Sjöfarten verkar på en global marknad och ytterligare nationella regleringar riskerar att svensk sjöfart och industri får konkurrensnackdelar i jämförelse med andra länder. Dessutom har nationella särkrav relativt liten verkningsgrad i jämförelse med internationella åtaganden. Mot denna bakgrund är internationella åtgärder inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) viktiga för att minska utsläppen från den internationella sjöfarten. Varken Kyotoprotokollet eller Parisavtalet reglerar utsläppen från den internationella sjöfarten, utan detta arbete har lämnats till IMO. IMO har tidigare tagit steg mot ett internationellt utsläppsmål för koldioxid från sjöfarten, genom att besluta om ett krav på att alla större fartyg ska samla in och rapportera data gällande bränsleanvändning. IMO fattade i april 2018 dessutom beslut om att sjöfartens globala utsläpp ska minskas med 50 procent till 2050 jämfört med 2008. Utöver ökad miljöhänsyn har ett internationellt system potential att ytterligare stärka konkurrenskraften hos svensk sjöfart, vars miljöarbete redan i dag ligger i framkant. IMO har tidigare fått påtryckningar från EU, som vid den senaste uppgörelsen om framtidens utsläppshandel beslutade att inkludera sjöfarten om den inte vidtagit åtgärder senast 2023. Vi anser att det är mycket angeläget att regeringen kraftfullt driver på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan.

Sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag där det finns en outnyttjad kapacitet. Men precis som för övriga transportslag behövs det fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Det är samtidigt centralt att dessa åtgärder inte blir en extra pålaga för svensk sjöfartsnäring och därmed försämrar dess konkurrenskraft. Sverige behöver en infrastruktur som stöder en mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av LNG (flytande naturgas) och metanol samt elanslutning i land. Vi vill framhålla att det därför bör göras en översyn av möjligheterna att tillgodose tillgång till miljövänligt bränsle i de svenska hamnarna.

Eftersom farledsavgifterna är ett av de viktigaste ekonomiska styrmedlen för sjöfarten i Sverige behöver avgifterna utformas så att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Samtidigt är det viktigt att utformningen inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed gynnar en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ.

Ekonomiska överväganden ligger till grund för den förändrade avgiftsmodell som Sjöfartsverket har beslutat om. Det är dock olyckligt om Sjöfartsverkets finansieringsmodell går ut över miljöarbetet. Vi välkomnar därför Riksrevisionens granskning av Sjöfartsverkets organisationsform. Samtidigt vill vi framhålla att miljödifferentieringen av farledsavgifterna bör ses över för att säkerställa att utformningen skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

Avslutningsvis vill vi peka på att vissa områden i världens hav är hemvist åt särskilt känsliga ekosystem, och en del av dessa områden är därför skyddade. Det finns flera olika sorters skydd, exempelvis naturreservat, nationalparker och Natura 2000-områden. Beroende på vilken skyddsform ett område har gäller olika föreskrifter. För att minska påfrestningen på de marina skyddsområdena anser vi att regeringen bör verka för att fartygsrutter i sådana områden ändras i större utsträckning än i dag för att undvika sjöfart i sådana särskilt känsliga områden.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

10. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 8 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 22–25 och avslår motionerna

2018/19:1756 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2018/19:2200 av Pia Nilsson (S),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6.2, 8.2 och 9 i denna del,

2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 21–24,

2018/19:2885 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 8,

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 18 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 35 och 46.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att det i dag finns konsensus om att kraftfulla miljöåtgärder behövs för att kunna bidra till ett bättre globalt klimat och för att minska framtida utsläpp. Detta är något som vi givetvis ställer oss bakom men vi vill samtidigt lyfta fram att konkurrensneutrala miljöåtgärder bör

genomföras som inte begränsar nationella industriers konkurrensmöjligheter i förhållanden till den gemensamma branschen eller sektorn. Osunda konkurrensförhållanden för industrier resulterar i att jobb och tillväxt flyttar utomlands med tillhörande utsläpp, s.k. koldioxidläckage, vilket måste beaktas. Vi menar därmed att nya miljöregler som läggs på den svenska sjöfarten som minimum ska gälla i alla europeiska farvatten och hamnar.

I januari 2015 skärptes kravet på svavelhalten i marint bränsle för fartyg som trafikerar bl.a. Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön genom det s.k. svaveldirektivet. Den maximalt tillåtna svavelhalten sänktes från 1,0 till 0,1 procent för trafiken i detta svavelkontrollområde (SECA), medan resterande områden i EU och utanför Europa fortfarande ligger kvar på 3,5 procent. Efter 2020 kommer dock svavelhalten i marina bränslen i resterande EU och utanför Europa att justeras ned till 0,5 procent, men strängare regler kommer fortfarande att gälla för bl.a. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. För sjöfarten som trafikerar bl.a. Östersjön betyder det att fartygen måste ersätta högsvavliga bunkerbränslen med destillatbränslen, som är väsentligt dyrare. Som alternativ till renare bränslen kan redarna välja att använda utrustning som i motsvarande grad avlägsnar svaveldioxid ur fartygens rökgaser med rökgastvättar, s.k. skrubbar. Vi vill framhålla att svaveldirektivet som minimum ska gälla i hela Europa. Vi ställer oss positiva till att minska utsläppen på Östersjön samt till hårdare kontroller av att regelverket följs, men vi vill samtidigt betona vikten av att regler i största möjliga mån ska vara globalt omfattande för att förhindra snedvriden konkurrens och koldioxidläckage.

Vi kan konstatera att det nu planeras ytterligare åtgärder för att begränsa utsläppen av kväveoxider, s.k. NO_x-gaser, från sjöfarten inom Nord- och Östersjöområdet. Vi ställer oss givetvis positiva till att man genom detta förslag försöker införa förbättrande miljöåtgärder för sjöfarten, men vi anser att man i så fall bör införa reglerna inom ett så stort område som möjligt. Om detta ska generera bästa möjliga effekt bör minst hela EU omfattas av nya regler för kväveoxidutsläpp, annars riskerar fartyg som går genom svenska farvatten att få högre kostnader generellt och transportörer väljer därmed andra fraktsätt än fartyg. Detta resulterar även i att rederier som inte behöver transportera gods via exempelvis Nord- och Östersjöområdet får andra förutsättningar att konkurrera på den globala marknaden. Vi menar därmed att införandet av s.k. NECA-regler i Nord- och Östersjöområdet behöver omfatta minst hela EU-området.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

11. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 8 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6.2, 8.2 och 9 i denna del,

bifaller delvis motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 46 och avslår motionerna

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 22–25,

2018/19:1756 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2018/19:2200 av Pia Nilsson (S),

2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 21–24,

2018/19:2885 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 8,

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 18 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 35.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) sedan 1990-talet arbetat med en internationell överenskommelse för att minska sjöfartens utsläpp. IMO fattade under våren 2018 beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart. Strategin innehåller målet att minska sjöfartens totala växthusgasutsläpp med minst 50 procent till 2050 jämfört med 2008 samtidigt som man ska sträva efter nollutsläpp så snart som möjligt. Detta är glädjande, och jag anser att Sverige bör vara pådrivande för att dessa åtaganden uppfylls. Det är också viktigt att det görs en effektiv uppföljning av de regelverk och krav som redan införts, t.ex. kontroll av de bestämmelser som ligger till grund för utsläppsnivåer av svaveldioxid inom det s.k. SECA-området.

Jag anser vidare att det är angeläget med en ökad användning av klimatteffektiva drivmedel inom sjöfarten. Förutsättningarna för detta bör därför utredas.

Det är också angeläget att de avgifter som Sjöfartsverket tar ut i form av farleds- och lotsavgifter utformas för att ge en förbättrad miljöstyrning av sjöfarten och inte verkar hämmande på sjöfartens konkurrenskraft.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

12. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 8 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 21–24 och avslår motionerna

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 22–25,

2018/19:1756 av Ulrika Heindorff m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2018/19:2200 av Pia Nilsson (S),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6.2, 8.2 och 9 i denna del,

2018/19:2885 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 8,

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 18 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 35 och 46.

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma att Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde. Samtidigt utgör innanhavet en viktig transportled för bl.a. oljetransporter. Oljeutsläppen fortsätter att vålla problem i Östersjön, och det är viktigt att skapa tydliga incitament för att undvika oljeutsläpp. Jag anser därför att bötesbeloppen för utsläpp av olja i Östersjön bör höjas och att beredskapen för potentiella katastrofer i Östersjöområdet bör öka. På så sätt kan vi minimera eventuella skadeverkningar. En bestämmelse bör också införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett.

Jag vill även lyfta fram frågan om skyddet för den biologiska mångfalden i haven. Främmande organismer som följer med i fartygens ballastvatten från andra hav innebär ett hot mot den biologiska mångfalden i bl.a. Östersjön. Dessa s.k. invasiva arter kan föröka sig okontrollerat och tränga undan inhemska arter. Därför bör alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ha mottagningsanordningar för ballastvatten så att detta inte släpps ut i havet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

13. Vissa internationella frågor, punkt 9 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 7 och 21.

Ställningstagande

Vi anser att sjöfarten är ett prioriterat område när det gäller internationella samarbeten och ser därmed positivt på sjöfartsorganisationer som IMO (International Maritime Organization), en mellanstatlig rådgivande sjöfartsorganisation som lyder under FN. IMO arbetar med olika frågor som berör internationella sjöfartsfrågor som t.ex. att inrätta och anta bestämmelser om ruttsystem. Vi vill framhålla att Sverige även fortsättningsvis bör verka aktivt i internationella samarbeten som berör sjöfarten.

Vi kan konstatera att för den som färdas i svenska farvatten är sjöröveri inte ett problem i dag. Seglar man runt jorden finns det emellertid områden där sjöröveri förekommer i hög utsträckning. Sjørövare kan ta över stora fartyg och begär oftast höga lösensummor för att låta fartygen fortsätta sin färd. Många gånger har fartyg endast vatten som försvar mot dessa nutida sjörövare som färdas i mindre och snabbgående båtar beväpnade med automatvapen och raketgevär. Det finns ett generellt behov för sjöfarten att klara sig undan dessa attacker. Hur detta skydd ska utformas bör lyftas upp i ett internationellt forum, men vi vill framhålla att skydd kan vara både proaktivt eller reaktivt. Vi anser att Sverige bör verka för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

Särskilt yttrande

Sjöfartsfrågor (V)

Jens Holm (V) anför:

Jag vill inledningsvis framhålla att Vänsterpartiet verkar för 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. För att ytterligare stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft, dess långsiktiga hållbarhet genom minskad miljö- och klimatpåverkan samt goda arbetsvillkor ser jag behov av ytterligare åtgärder.

För att nå klimatmålen måste vi, förutom att minska antalet transporter, flytta över mer godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Sjöfarten är ett energieffektivt transportslag, och förutom muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria och investeringskostnaderna därmed låga. Sverige har mycket långa kuststräckor, farbara insjöar och goda djupförhållanden till farleder i många hamnar. Sjöfarten har även stor betydelse för godsflödet inom landet. Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem.

Det finns starka skäl att ha en stark inhemsk sjöfartsnäring för att kunna utforma de transporter som landets industri efterfrågar. Det säkrar den inhemska tillgången på sjöfartskompetens inklusive en stark miljö- och säkerhetsmedvetenhet och skapar sysselsättning inom sjöfartsnäringen och inom industrin i övrigt. Sverige ska konkurrera med satsningar på kvalitet med moderna, miljöanpassade och effektiva fartyg samt välutbildade besättningar. Tillgången på utbildad personal är ett problem för svensk sjöfart, inte minst för den inre sjöfarten. Vi i Vänsterpartiet vill ha åtgärder som dels lockar människor, dels underlättar för dem att utbilda sig till olika sjöfartsyrken. Ett stort problem är de små möjligheterna till praktik, vilket behöver åtgärdas innan bristen på personal blir ännu mer akut. Detta beror delvis på utbildningarnas fokus på certifikatet STCW Manila (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, revision beslutad i Manila) som behövs för att få tjänstgöra ombord och som är internationellt. Vi i Vänsterpartiet skulle kunna tänka oss ett annat utbildningssystem med andra certifieringar och certifieringssteg.

Från 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. Det finns t.ex. inget krav på katalysator för att minska kväveutsläppen. Jag anser att Sverige borde agera för att det inom PSSA-klassade områden ska bli möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området.

För utveckling av svensk sjöfart behövs förbättrad sjöinfrastruktur. Sjöfartsverket finansieras inte som Trafikverket via anslag utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikering etc. Därutöver har staten lagt vissa avkastningskrav på Sjöfartsverket. Finansieringsmodellen leder till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen, försvårar styrning mot våra trafik- och miljöpolitiska mål och leder till att man inte tar ansvar för farleder i hela Sverige. Vi i Vänsterpartiet skulle vilja ha en utredning av förutsättningar för och konsekvenser av att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten och vi kommer att återkomma med ett sådant förslag. Effekten av de ändrade farledsavgifterna har inte blivit den vi vill ha. De har lett till en markant minskad sjöfart på de inre vattenvägarna, t.ex. Vänersjöfarten, vilken i stället gått över till vägtransporter.

På längre sikt bör enligt Vänsterpartiets uppfattning LBG (flytande biogas) och andra hållbara alternativ som vätgas och eldrift ersätta de fossila drivmedlen. Flytande biogas är i praktiken samma bränsle som flytande naturgas, men med den viktiga skillnaden att biogas är av förnybart ursprung medan naturgas är fossilt. För att Sverige ska utveckla en grönare sjöfart behövs fler åtgärder och en nationell målsättning för att öka andelen icke fossila drivmedel inom sjöfarten. Exempelvis ser vi gärna en utredning av investeringsstöd för ny teknik i fartyg som minskar utsläppen av växthusgaser så snart som möjligt.

Sjöfart är av naturen en global verksamhet som i det mesta styrs av internationella regler. Sverige bör verka för att dessa internationella regler utvecklas och innebär en renare och sjystare sjöfart, t.ex. genom att stödja internationella konventioner i den riktningen. Även om Sverige har hårdare regler så underlättar sådana konventioner att vi kan ställa krav även på utflaggade fartyg och internationella fartyg som anlöper svenska hamnar.

Vattenskotrar har blivit mycket populära under sommarhalvåret. Skoterkörning kan dock ge negativa effekter för naturlivet och innebära påtagliga störningar och risker för allmänheten. Den nuvarande regleringen av vattenskoteranvändning har mycket stora brister till skillnad från regleringen för t.ex. motorcyklar och mopeder. Vänsterpartiet har därför i motioner och interpellationer i riksdagen de senaste åren lyft fram behovet av restriktioner genom krav på behörighet och åldersgräns. Jag välkomnar att en åldersgräns har införts och förutsätter att regeringen inom kort återkommer med ett förslag till riksdagen om införande av förarbevis för att köra vattenskoter i enlighet med riksdagens tillkännagivande 2015.

Sverige har anslutit sig till ILO:s sjöarbetskonvention som tydliggör regler om arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter ombord på fartyg. Sverige har ett ansvar för att de verkligen följs. Vi i Vänsterpartiet förväntar oss att det i statliga upphandlingar och exportsatsningar ställs krav på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion väckt med anledning av skrivelse 2017/18:278

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L):

- 6.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser främjande av inre vattenvägar.

Motioner från allmänna motionstiden 2018/19

2018/19:312 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Sjöfartsverket i uppdrag att se över möjligheten att ta hjälp av småbåtsägare med utmärkning av sjökort och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:853 av Johan Hultberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp och utvärdera konsekvenserna av de nya reglerna för registrering av fartyg i fartygsregistret och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka hur finansiering av mindre fartyg kan underlättas och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:898 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjötransporter på Väneren i form av byggnation av för låga broar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjöfarten vad gäller avgifter, skatter och pålagor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för konkurrenskraften för sjöfarten i förhållande till andra transportslag och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:943 av Hampus Hagman (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att inrätta ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1038 av Boriانا Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tillsätta ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1122 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en sjöfartsmiljard 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 se över Sjöfartsverkets roll och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör verka i internationella samarbeten som berör sjöfarten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. 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.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att farledsavgiftsbefria trafik på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsverksamheten på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för ett utökande av antalet säkerhetsklassade torrhamnar och tillkännager detta för regeringen.
19. 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 säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidläckage ska tas med i beräkningarna i nya miljöförslag och tillkännager detta för regeringen.
23. 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.

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svaveldirektivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att NO_x-direktivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1468 av Ola Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa rimliga villkor för föreningsdriven passagerartrafik och båtcharterverksamhet i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1756 av Ulrika Heindorff m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att lägga fram ett förslag i Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) om att göra gällande riktlinjer för användningen av lots i Öresund obligatoriska och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa motsvarande regler som Danmark för användningen av lots i Öresund och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stärka registrerings- och övervakningssystemet för sjöfart i Öresund i syfte att hålla reda på alla fartyg som inte uppfyller IMO:s rekommendationer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att expandera och utveckla separata rutter för inkommande trafik från Kattegatt och utgående trafik från Östersjön för hela Öresundspassagen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1769 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om isbrytning samt vikten av lika konkurrens mellan hamnarna och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L):

- 6.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfartspolitiska frågor.

2018/19:2089 av Isak From (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ersätta nuvarande vattenskoterförordning med ett krav på behörighetsbevis, förarbevis eller körkort samt åldersgränser för vattenskotrar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2112 av Mattias Ottosson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen undersöka möjligheten att utse hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:2200 av Pia Nilsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ge Sjöfartsverket i uppdrag att stärka incitamenten för fossilfri sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om mer gods till sjöss och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C):

- 6.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att säkerställa implementering och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att flyget och sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfarten.

- 8.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom flyget och sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser användningen av klimateffektiva drivmedel inom sjöfarten.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft och bättre miljöstyrning inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2556 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att tillsätta en utredning gällande sjöfartens organisation i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2714 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över en återgång till tidigare system för farledsavgifter för Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja bötesbeloppen för oljeutsläpp i Östersjön och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att höja beredskapen för potentiella katastrofer i Östersjöområdet och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en bestämmelse bör införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet bör ha mottagningsanordningar för barlastvatten och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en garanti att sjöfartsföretag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, ”en dörr in”, och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kritiskt pröva Sjöfartsverkets roll som affärsverk och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2754 av Janine Alm Ericson och Emma Berginger (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta ett sjöfartsråd med uppgift att arbeta fram en långsiktig strategi för utvecklingen av den svenska sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2885 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att ändra fartygsrutter för att undvika sjöfart i särskilt känsliga områden och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att kunna tillgodose miljövänligt bränsle i hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bättre utnyttja våra vattenvägar för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2981 av Aron Emilsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda villkoren för framförande av vattenskoter och tillkännager detta för regeringen.