

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU10

Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden om sjöfartsfrågor, bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. Motionsyrkandena handlar bl.a. om svensk sjöfarts konkurrenskraft, isbrytning, miljö- och klimatfrågor samt fritidsbåtsfrågor.

I betänkandet finns 24 reservationer (S, V, C, MP).

Behandlade förslag

79 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Utskottets överväganden.....	8
Sjöfartsverket	8
Utskottets ställningstagande.....	12
Svensk sjöfarts konkurrenskraft	13
Utskottets ställningstagande.....	22
Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning	23
Utskottets ställningstagande.....	28
Isbrytare.....	29
Utskottets ställningstagande.....	32
Främjande av inlands- och kustsjöfart	33
Utskottets ställningstagande.....	38
Vissa frågor om hamnar	39
Utskottets ställningstagande.....	45
Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.....	46
Utskottets ställningstagande.....	60
Gotlandstrafiken	62
Utskottets ställningstagande.....	68
Bemannings- och kompetensfrågor	69
Utskottets ställningstagande.....	73
Fritidsbåtlivet.....	74
Utskottets ställningstagande.....	78
Sekretessen i fråga om M/S Estonias förlisning	79
Utskottets ställningstagande.....	80
Reservationer	81
1. Sjöfartsverket, punkt 1 (S).....	81
2. Sjöfartsverket, punkt 1 (V).....	81
3. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (S, V, MP)	82
4. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (C)	83
5. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (S)	84
6. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (C, MP)	84
7. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (V).....	86
8. Isbrytare, punkt 4 (S).....	86
9. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 5 (S, MP)	87
10. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 5 (V).....	88
11. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 5 (C).....	88
12. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (S).....	89
13. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (V)	90
14. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (C)	91
15. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 7 (S)	92
16. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 7 (V, MP).....	93
17. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 7 (C).....	95
18. Gotlandstrafiken, punkt 8 (S)	96
19. Gotlandstrafiken, punkt 8 (V).....	97
20. Gotlandstrafiken, punkt 8 (MP).....	99
21. Bemannings- och kompetensfrågor, punkt 9 (V).....	99

22. Fritidsbåtlivet, punkt 10 (S)	100
23. Fritidsbåtlivet, punkt 10 (V).....	101
24. Fritidsbåtlivet, punkt 10 (C).....	102
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	103
Motioner från allmänna motionstiden 2025/26	103

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Sjöfartsverket

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:548 av Isak From (S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 47 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 86.

Reservation 1 (S)

Reservation 2 (V)

2. Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:159 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 2,

2025/26:351 av Mats Green (M),

2025/26:599 av Serkan Köse och Hanna Westerén (båda S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 52,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 78 och 79 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54.

Reservation 3 (S, V, MP)

Reservation 4 (C)

3. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 48 i denna del,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 142,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 85 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 57, 58 och 83.

Reservation 5 (S)

Reservation 6 (C, MP)

Reservation 7 (V)

4. Isbrytare

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2492 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 82.

Reservation 8 (S)

5. Främjande av inlands- och kustsjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 48 i denna del,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 84 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 82.

Reservation 9 (S, MP)

*Reservation 10 (V)**Reservation 11 (C)***6. Vissa frågor om hamnar**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:159 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 1,

2025/26:619 av Serkan Köse (S),

2025/26:926 av Fredrik Lundh Sammeli (S),

2025/26:1429 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 49,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 81 och 83 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55.

*Reservation 12 (S)**Reservation 13 (V)**Reservation 14 (C)***7. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:865 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:1626 av Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S),

2025/26:1922 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 46 och 53–59,

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 18,

2025/26:2825 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 9,

2025/26:2849 av Markus Wiechel (SD) yrkande 10,

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 77 och 78,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 28 och 87,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 78, 80 och 95,

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 40 och

2025/26:3774 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 40.

*Reservation 15 (S)**Reservation 16 (V, MP)**Reservation 17 (C)***8. Gotlandstrafiken**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1155 av Hanna Westerén (S),

2025/26:1342 av Hanna Westerén m.fl. (S),

2025/26:2484 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 61–65,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 143 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 24 och 25.

*Reservation 18 (S)**Reservation 19 (V)**Reservation 20 (MP)*

9. Bemannings- och kompetensfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1409 av Johanna Rantsi (M),

2025/26:1987 av Johanna Rantsi (M),

2025/26:2243 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 60 och

2025/26:3666 av Magnus Berntsson och Cecilia Engström (båda KD).

Reservation 21 (V)

10. Fritidsbåtlivet

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1902 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:1933 av Marie Nicholson (M) delyrkande 2,

2025/26:2637 av Elisabeth Thand Ringqvist (C),

2025/26:2784 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 43,

2025/26:3070 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 53 och

2025/26:3656 av Magnus Berntsson (KD).

Reservation 22 (S)

Reservation 23 (V)

Reservation 24 (C)

11. Sekretessen i fråga om M/S Estonias förlisning

Riksdagen avslår motion

2025/26:3773 av Jan Riise (MP) yrkandena 1, 2 och 4.

Stockholm den 3 mars 2026

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Aylin Nouri (S), Maria Stockhaus (M), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Marlène Lund Kopparklint (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M) och Zara Leghissa (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 79 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan. Förslagen rör en rad olika sjöfartsfrågor, såsom svensk sjöfarts konkurrenskraft, vissa hamnfrågor, miljö- och klimatfrågor samt fritidsbåtsfrågor. Den 9 december 2025 delgav företrädare från Region Gotland utskottet information om Gotlandstrafiken och den 5 februari 2026 informerade företrädare för Destination Gotland utskottet om biljettprissättningen på Gotlandsfärjorna.

Utskottets överväganden

Sjöfartsverket

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Sjöfartsverkets verksamhet och finansiering. Utskottet hänvisar bl.a. till Statskontorets översyn av Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering som bereds inom Regeringskansliet. Utskottet understryker att Sjöfartsverkets verksamhet har en stor betydelse för näringslivets transporter, för totalförsvaret och för människors säkerhet.

Jämför reservation 1 (S) och 2 (V).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) anförs i yrkande 47 att Sjöfartsverket bör bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav. Motionärerna påpekar att Sjöfartsverket i dag styrs som en vanlig förvaltningsmyndighet trots att myndigheten är ett affärsverk. Därtill påpekas att affärsverk saknar formell reglering, vilket försvårar styrningen och den ekonomiska insynen.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 86 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att räddningshelikopterverksamheten är civil räddningsverksamhet som ska vara kvar i Sjöfartsverkets regi. Enligt motionärerna är det viktigt att Sjöfartsverket får den finansiering som krävs så att neddragningar av räddningshelikoptrar, sjömätning och farledsunderhåll undviks.

I motion 2025/26:548 av Isak From (S) anförs att det behövs ett politiskt helhetsgrepp kring Sjöfartsverket samtliga verksamheter. Motionären påpekar att Sjöfartsverket har tvingats till neddragningar; bl.a. kommer isbrytningen att skalas ned, helikopterbaser för sjö- och flygräddning planeras att läggas ned och lotsavgiften har höjts för att klara verksamheten. Motionären lyfter därför fram Sjöfartsverkets behov av höjda anslag.

Bakgrund och pågående arbete

Allmänt

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Myndigheten tillhandahåller lotsning, svarar för farledshållning, tillhandahåller sjö- och flygräddning samt svarar för isbrytning och sjögeografisk information.

Sjöfartsverket är ett affärsverk, vilket inte är en formell verksamhetsform. Tillsammans med de två andra affärsverken Luftfartsverket och Svenska

kraftnät styrs Sjöfartsverket genom ett antal tillägg till och undantag från det ekonomiadministrativa regelverket som vanliga förvaltningsmyndigheter lyder under.

Enligt Statskontorets rapport Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform (rapport 2023:3) leds Sjöfartsverket och styrs i dag till stora delar som en vanlig förvaltningsmyndighet. De ekonomiska målen, som hör till affärsverksmodellen, har t.ex. inte varit styrande för myndigheten under den senaste tioårsperioden. Sjöfartsverkets verksamhet är även till stor del förordningsstyrd, vilket bl.a. innebär att myndigheten har begränsade möjligheter att bedriva affärer.

Sjöfartsverket har till följd av såväl minskade intäkter som ökade kostnader gjort ett svagt resultat de senaste åren. Verket aviserade också i sin senaste treårsplan kraftiga besparingar till följd av de ekonomiska underskotten, bl.a. inom den avgiftsfinansierade verksamheten.

Statskontorets rapport om Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform

Under riksmötet 2019/20 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den dåvarande (bet. 2019/20:TU8, rskr. 2019/20:218). Statskontoret fick den 20 januari 2022 i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform. I uppdraget ingick att lämna förslag på en ändamålsenlig myndighetsorganisation och finansiering som möjliggör en effektiv styrning mot de transport- och klimatpolitiska målen. Uppdraget innefattade bl.a. att utvärdera verksamhetsformen och alternativa verksamhetsformer samt Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering. Tillkännagivandet redovisades som slutbehandlat i skrivelse 2021/22:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2021, mot bakgrund av det redovisade uppdraget till Statskontoret.

Statskontorets rapport Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform (rapport 2023:3) överlämnades till regeringen den 15 februari 2023.

I rapporten bedömer Statskontoret att verksamhetsformen inte påverkar Sjöfartsverkets möjligheter att fullgöra sitt uppdrag eller bidra till de transport- och klimatpolitiska målen. Däremot försvåras regeringens finansiella styrning av de tillägg och undantag som Sjöfartsverket omfattas av, eftersom tilläggen och undantagen bl.a. leder till sämre kontroll över och insyn i verksamheten. Affärsverksformen har dessutom bidragit till oklarheter inom myndigheten när det gäller Sjöfartsverkets roll och uppdrag.

Statskontoret bedömer därför att Sjöfartsverket på sikt bör följa samma regelverk som vanliga förvaltningsmyndigheter och vara en förvaltningsmyndighet som leds av en styrelse och som i huvudsak finansieras via avgifter.

Sjöfartsverket är redan i dag till största delen finansierat av sjöfartsavgifterna. Statskontoret bedömer att denna finansieringsform även fortsättningsvis är lämplig med hänsyn till Sjöfartsverkets uppdrag och målgrupper. Enligt Statskontoret bör regeringen inte fullt ut finansiera Sjöfartsverkets verksamhet med anslag eftersom detta bl.a. skulle innebära att de tjänster som utländska rederier i dag betalar för i stället skulle belasta skattebetalarna.

Enligt Statskontoret är Sjöfartsverkets ekonomiska situation en utmaning och har varit så under en längre tid. Situationen beror bl.a. på coronapandemin och strukturella förändringar i sjöfartsbranschen. Men kontoret menar att problemen även kan förklaras av regeringens otydliga styrning av Sjöfartsverkets anslagsfinansierade verksamhet. Regeringen har återkommande styrt myndigheten med tillfälliga medel. Det har medfört att myndigheten har haft svårt att planera och anpassa sin verksamhet efter sina intäkter. Det har också bidragit till att finansieringsansvaret mellan staten och handelssjöfarten har blivit otydligt.

Statskontoret bedömer också att det finns en risk att Sjöfartsverkets service-mål leder till högre kostnader och att Sjöfartsverket levererar sina tjänster på en högre nivå än vad ekonomin medger.

Statskontorets förslag är att Sjöfartsverket bör följa regelverket för vanliga förvaltningsmyndigheter. Statskontoret föreslår därför att regeringen påbörjar arbetet med att ta bort de tillägg och undantag från det ekonomiadministrativa regelverket som Sjöfartsverket har i dag. Därutöver föreslår man att:

- Sjöfartsverket bör förbli en avgiftsfinansierad myndighet,
- Regeringen bör ta bort vinstkravet och andra ekonomiska mål i Sjöfartsverkets regleringsbrev.
- Sjöfartsverkets anslag bör omfattas av en relevant årlig indexuppräknings.
- Pensionsskulden behöver lösas in.
- Resultatutjämningsfonden bör avvecklas.

I ljuset av de slutsatser som Statskontoret presenterar i sin rapport, men också utifrån dess tidigare utredning av Affärsverket svenska kraftnät, anser Statskontoret att det finns skäl för regeringen att se över affärsverksformen mer generellt.

Utöver att påbörja ett arbete med att reformera verksamhetsformen bör, enligt Statskontoret, regeringen och Sjöfartsverket under tiden arbeta för att förbättra myndighetens ekonomi. Statskontoret lämnar därför även följande förslag:

- Regeringen behöver tydliggöra hur finansieringsansvaret bör fördelas mellan staten och handelssjöfarten.
- Sjöfartsverket bör omfattas av internrevisionsförfordningen.
- Om möjligt bör Sjöfartsverket försöka öka sina intäkter.
- Sjöfartsverket behöver ha en plan för sina kostnader.
- Sjöfartsverket behöver utveckla den interna styrningen.

- Regeringen bör även låta utreda om delar av Sjöfartsverkets uppdrag kan samordnas med andra myndigheter.

Statskontorets rapport bereds förnärvarande inom Regeringskansliet.

Interpellationssvar

I svaret på interpellation 2023/24:569 om Sjöfartsverkets organisation konstaterade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) att Sjöfartsverket befinner sig i ett bekymmersamt ekonomiskt läge men betonade att det är mycket viktigt att den samhällskritiska verksamheten upprätthålls, med hänsyn till säkerhetspolitik, näringslivets behov, beredskap etc. Ministern konstaterade vidare att regeringen har tagit emot Sjöfartsverkets egen framställan och plan, och att ärendet kommer att beaktas i kommande budgetprocesser, både på kort och på lång sikt.

Beslut om extra tillskott

I vårändringsbudgeten 2025 föreslog regeringen att anslaget till Sjöfartsverket skulle ökas med 71 miljoner kronor för 2025 (prop. 2024/25:99, bet. 2024/25:FiU21, rskr. 2024/25:252). Detta extra tillskott avsåg sjö- och flygräddningsverksamheten, och syftet var att verka för att verksamheten skulle kunna fortsätta i dåvarande omfattning under andra halvåret 2025. Regeringen pekade i sitt pressmeddelande på att Sjöfartsverket haft en långvarigt svag ekonomi, vilket riskerade neddragningar i sjöräddningsverksamheten. Det extra anslaget innebär att planerade basstängningar av helikopterbaser kunde skjutas upp.

Utöver detta kortfristiga tillskott aviserade regeringen i budgetpropositionen förslag för 2026 även en ökning av Sjöfartsverkets anslag med cirka 182,5 miljoner kronor per år från och med 2026 och framåt (prop. 2025/26:1, utg.omr. 22).

Uppdrag att utreda huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningstjänsten

Av kommittédirektivet Uppdrag att utreda hemvisten för huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige (LI2025/01322 m.fl.) från den 17 december 2025 framgår att en bokstavsutredare ska analysera de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överföra ansvaret och uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till någon annan nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter, exempelvis Kustbevakningen eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (sedan den 1 januari 2026 Myndigheten för civilt försvar).

Syftet med att överföra ansvaret och uppgifterna är att den svenska räddningsförmågan till sjöss och i luften sammantaget ska stärkas samt att de helikopterresurser som finns för ändamålet ska kunna nyttjas mer effektivt. Detta kan åstadkommas genom att samla ansvaret och resurserna för sjö- och

flygräddningstjänst så att det samorganiseras med en annan statlig räddningstjänst. Samtidigt medför en överföring att Sjöfartsverkets verksamhet renodlas.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2026.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, senast i betänkande 2022/23:TU17. Utskottet avstyrkte motionsförslagen med hänvisning till den då nyligen genomförda översynen och pågående beredning inom Regeringskansliet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Sjöfartsverket har ett samhällskritiskt uppdrag som rör tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet till sjöss samt sjö- och flygräddning. Verksamheten har stor betydelse för näringslivets transporter, totalförsvaret och människors säkerhet. Samtidigt befinner sig myndigheten sedan flera år i en ansträngd ekonomisk situation, präglad av minskade intäkter, ökade kostnader och strukturella förändringar inom sjöfarten. Utskottet noterar att detta har lett till såväl besparingsåtgärder som tillfälliga statliga tillskott.

Utskottet välkomnar att Statskontoret har utrett Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform och lämnat förslag i syfte att skapa en mer ändamålsenlig och långsiktigt hållbar styrning. Det är enligt utskottets mening angeläget att regeringen noggrant bereder rapportens slutsatser, särskilt när det gäller behovet av tydligare finansiell styrning, ökad transparens samt en klarare ansvarsfördelning mellan staten och handelssjöfarten.

När det gäller Statskontorets förslag om att på sikt låta Sjöfartsverket fullt ut omfattas av regelverket för vanliga förvaltningsmyndigheter anser utskottet att frågan kräver en samlad analys. Eventuella förändringar av verksamhetsform, finansieringsmodell och ekonomiska mål måste säkerställa såväl effektivitet och insyn som stabila och förutsägbara villkor för sjöfartsnäringen. Utskottet understryker i sammanhanget vikten av att tydliggöra finansieringsansvaret mellan staten och sjöfarten.

Utskottet ser positivt på att regeringen genom vårändringsbudgeten 2025 och budgetpropositionen för 2026 har förstärkt anslaget till Sjöfartsverket, bl.a. för att säkerställa sjö- och flygräddningsverksamheten. Enligt regeringen minskar detta behoven av att göra stora besparingar inom den verksamhet som anslaget finansierar. Det är av största vikt att samhällskritiska funktioner kan upprätthållas utan att kortsiktiga ekonomiska svårigheter leder till neddragningar som äventyrar säkerhet och beredskap.

Utskottet ser också positivt på regeringens beslut att tillsätta en utredning om huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningstjänsten. En eventuell överföring av ansvaret till en annan myndighet bör, enligt utskottets mening, utgå från målet att stärka den samlade räddningsförmågan och säkerställa ett effektivt nyttjande av statens resurser. Samtidigt måste konsekvenserna för Sjöfartsverkets övriga verksamhet och finansiering analyseras noggrant.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att frågan om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering är under beredning i och med Statskontorets redovisade regeringsuppdrag liksom att frågan om huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningstjänsten är under utredning. Utskottet avser att följa det fortsatta arbetet med stort intresse. Mot bakgrund av det pågående arbetet avstyrker utskottet motionerna 2025/26:548 (S), 2025/26:2780 (V) yrkande 47 och 2025/26:3653 (S) yrkande 86.

Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om sjöfartens konkurrenskraft. Utskottet ser positivt på det pågående reformarbetet och betonar vikten av uthållighet och helhetssyn i den fortsatta politiken för en stark, hållbar och konkurrenskraftig svensk sjöfart. Utskottet hänvisar bl.a. till de insatser som görs inom ramen för den nationella godstransportstrategin. Utskottet understryker samtidigt vikten av en stark och konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring.

Jämför reservation 3 (S, V, MP) och 4 (C).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 52 anser Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör ta fram en strategi för att säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade. Motionärerna pekar på att svenska vatten fortfarande trafikeras av bekvämlighetsflaggade fartyg som skapar otillbörlig konkurrens och ofta innebär sämre säkerhet och dåliga arbetsvillkor. Motionärerna anser att trots att antalet svenskegistrerade fartyg har börjat öka, sannolikt med anledning av tonnageskatten och ökad efterfrågan på sjöfart, är utvecklingen osäker och en stabil svenskflaggad flotta behövs för både konkurrenskraft och totalförsvaret.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 78 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) vikten av att kraftfullt arbeta mot utflaggning och dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga. Enligt motionärerna hotar den ökande utflaggningen både sysselsättning, beredskap och vår nationella försörjningsförmåga och vi behöver därför ta krafttag för att stärka svensk sjöfart. I yrkande 79 vill motionärerna stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och klimatarbete. Samtidigt betonar de att en stark och

konkurrenskraftig sjöfartsnäring inte får komma på bekostnad av oseriösa aktörer och låga arbets- och miljöstandarder. Enligt motionärerna är målet att Sverige blir konkurrenskraftigt visavi sina nordiska grannar och andra viktiga konkurrentländer.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 54 lyfter Ulrika Heie m.fl. (C) fram behovet av en stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten. Motionärerna vill ge svenska hamnar bättre förutsättningar att växa genom en nationell strategisk planering, rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslag och incitament för gröna investeringar. En moderniserad reglering, effektivare lotsning och en hållbar finansiering av Sjöfartsverket behövs också enligt motionärerna för att stärka sjöfartens roll i logistikkedjan och därmed dess konkurrenskraft.

I motion 2025/26:599 vill Serkan Köse och Hanna Westerén (båda S) att regeringen utreder möjligheterna att etablera ett nationellt maritimt innovationscenter i Nynäshamn med fokus på hållbar sjöfart, digitalisering och regional tillväxt. Motionärerna lyfter även fram Norvik hamn som en strategisk nod för samarbeten mellan akademin, näringslivet och den offentliga sektorn.

I motion 2025/26:159 yrkande 2 framhåller Eric Palmqvist (SD) att det bör utarbetas en nationell sjöfartsstrategi. Enligt motionären lider Sverige i dag brist på svenskt tonnage som en konsekvens av decennier av utflaggning av vår handelsflotta. Detta gäller enligt motionären inte minst för containerfartyg som är synnerligen viktiga inom modern sjöfart vid import och export av varor och förnödenheter.

I motion 2025/26:351 anför Mats Green (M) vikten av att arbeta för en välfungerande sjöfartsnäring. Motionären lyfter fram vikten av att behålla fartyg under svensk flagg, för både jobb, skatteintäkter och utbildning. Enligt motionären är en svenskflaggad handelsflotta kopplad till konkurrenskraft men även säkerhetspolitiskt motiverad.

Bakgrund och pågående arbete

Allmänt

Sjöfarten står för ca 90 procent av all import och export, och under ett vanligt år reser ca 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. I både freds-, kris- och krigstider är Sverige helt beroende av sjöfarten. Sjöfarten regleras i stor utsträckning av internationella bestämmelser och konventioner som har införlivats i svensk lagstiftning. Det finns dessutom ett drygt hundratal nationella lagar, förordningar och föreskrifter för sjöfarten. Att sjöfarten i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete innebär att flagg- och kuststaterna har begränsade möjligheter att påverka hur sjöfarten ska bedrivas nationellt. Generellt är svensk kustfart förbehållen svenskflaggade fartyg. Undantag från denna regel kan göras i tre fall: trafik med EU-flaggade fartyg och fartyg i godkända register, trafik med fartyg från länder där bilaterala avtal om ömsesidigt tillträde finns och slutligen trafik med fartyg

som har fått kustfartstillstånd för enstaka resa (s.k. ad hoc-tillstånd). Kustfartstillstånd, även kallat för sjöcabotage, är sjötrafik som uteslutande bedrivs på svenskt vatten och mellan svenska hamnar och regleras i förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. Sjöcabotage får endast bedrivas av utländska fartyg om dessa har fått tillstånd av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen utformar regler, prövar och ger tillstånd, utövar tillsyn och för statistik över olyckor och tillbud för svenska fartyg. Myndigheten kontrollerar också att utländska fartyg i svenska farvatten uppfyller de regler som gäller i Sverige. Det svenska fartygsregistret ligger administrativt under Transportstyrelsen. I processerna för registrering och certifiering av fartyg som varit registrerade i ett annat land, s.k. infläggning, ingår olika steg såsom säkerställande av att ägare och fartyg uppfyller relevanta krav, inflägningsbesiktning av fartyget och inflägningsmöte. Tillstånd, tillsyn och registerhållning i fråga om svenskregrerade fartyg är en avgiftsfinansierad verksamhet. Huvudprincipen är att varje enskild tillståndshavare betalar de kostnader som ärendet genererar. Avgifterna ska beräknas så att full kostnadstäckning uppnås.

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation

Trafikanalys har i uppdrag att årligen, i enlighet med sin myndighetsinstruktion, följa upp den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. I sin rapport *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2025* (rapport 2025:9), som publicerades den 29 december 2025, konstaterar Trafikanalys att den svenska sjöfarten uppvisar tecken på återhämtning efter pandemin men att utvecklingen sammantaget fortfarande är svag i ett internationellt perspektiv. Godsvolymerna i svenska hamnar har ökat jämfört med föregående år men ligger fortfarande under nivåerna före pandemin. Passagerartrafiken har stabiliserats på en lägre nivå än tidigare, vilket indikerar en mer långsiktig strukturell förändring snarare än en tillfällig nedgång.

Den svenskflaggade handelsflottan har under senare år varit relativt stabil till antalet, med en viss tillväxt de senaste åren. I jämförelse med andra nordiska länder, särskilt Danmark och Norge, är det svenska fartygsregistret dock begränsat i omfattning. Samtidigt fortsätter svenskflaggade fartyg att tappa mark i relation till såväl internationella register som s.k. bekvämlighetsflaggor, vilket påverkar sjöfartens konkurrenskraft och statens rådighet över transportinfrastrukturen.

Trafikanalys pekar på att den pågående klimat- och miljöomställningen innebär betydande utmaningar för sjöfarten. EU:s klimatregelverk, såsom utsläppshandelssystemet (EU/ETS) och Fuel EU Maritime, medför ökade kostnader och administrativa krav, samtidigt som de skapar drivkrafter för teknisk utveckling och energieffektivisering. För svensk sjöfart innebär detta både risker för försämrad konkurrenskraft och möjligheter att positionera sig som föregångare i omställningen.

När det gäller regelverk och ekonomiska villkor konstaterar Trafikanalys att flera åtgärder har vidtagits för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft, bl.a. genom avskaffad stämpelskatt, förslag om förändringar av tonnageskattesystemet samt justeringar i regelverket för fartygsregistrering och bemanning (se nedan). Trots detta bedöms kostnadsnivån för att bedriva sjöfart under svensk flagg fortfarande vara hög i internationell jämförelse, vilket begränsar incitamenten för inflygning.

Sammantaget bedömer Trafikanalys att svensk sjöfart befinner sig i ett läge där vissa positiva utvecklingstendenser kan konstateras men där strukturella utmaningar kvarstår. För att långsiktigt stärka den internationella konkurrenskraften krävs det fortsatt fokus på konkurrensneutrala villkor, kompetensförsörjning och ett kostnadseffektivt genomförande av klimat- och miljöregelverk.

Avskaffande av stämpelskatt och förbättring av tonnageskattning

Riksdagen riktade under riksmötet 2021/22 ett tillkännagivande till regeringen om stämpelskatten på fartygsinteckningar samt om den kustnära sjöfarten och systemet med tonnageskattning (bet. 2021/22:SkU14, rskr. 2021/22:268).

Den 11 mars 2025 lade regeringen fram ett förslag om slopad stämpelskatt på fartygsinteckningar i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter (prop. 2024/25:107). Riksdagen delade regeringens bedömning att slopad stämpelskatt skulle stärka den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft, motverka utflaggning av svenska fartyg och ha en positiv inverkan på sysselsättningen och kompetensförsörjningen inom branschen. Ändringarna i lagen om stämpelskatt trädde i kraft den 1 juli 2025. (bet. 2024/25:SkU20, rskr. 2024/25:206).

För att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft föreslog regeringen i lagrådsremissen om Förbättrade regler för svensk tonnageskattning från den 20 november 2025 förbättringar av det svenska systemet för tonnageskattning så att fler företag och fartyg kan omfattas (Fi2025/01444). Regeringen understryker att sjöfarten är central för Sveriges handel med omvärlden och att svenska rederier behöver ha konkurrensvillkor som är likvärdiga med villkoren för rederier i jämförbara länder i Europa. I lagrådsremissen föreslås bl.a. att:

- Systemet utvidgas till att omfatta vissa verksamheter inom specialsjöfart,
- möjligheterna utökas för tonnageskattade verksamheter att hyra ut kvalificerade fartyg utan besättning utökas.
- Förutsättningarna för att ett fartyg ska vara kvalificerat ändras.
- Regelverket förtydligas och anpassas för att det bättre ska överensstämma med EU:s regler om statligt stöd.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 20 juli 2026 och tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2026.

Ny nationell godstransportstrategi

Den 10 november 2025 presenterade regeringen en ny godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv. Denna strategi ersätter den tidigare godstransportstrategin från 2018 och har ett tydligare fokus på näringslivets behov. Grundläggande i den nya strategin är också att alla fyra trafikslag – vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart – anses lika viktiga för att stärka Sveriges tillväxt och konkurrenskraft. Regeringen framhåller att den vill underlätta för intermodala godstransporter och en ändamålsenlig överflyttning av långväga godstransporter från vägtrafik till järnväg och sjöfart.

Regeringen konstaterar att det under 2024 transporterades ca 700 miljoner ton gods inom och till eller från Sverige, vilket genererade ett transportarbete i Sverige på ca 100 miljarder tonkilometer (1 ton gods transporteras 1 kilometer). Under det senaste decenniet har den årliga transporterade godsmängden varit relativt stabil, mellan 650 och 760 miljoner ton. Vägtransporter utgör den dominerande delen av godstransporterna och står för ca 67 procent av den totala mängden gods som transporteras inom och till eller från Sverige. Sjöfarten svarar för ca 23 procent och järnvägen för omkring 10 procent, medan flygtransporter utgör mindre än 0,1 procent och används främst för högförädlade varor i utrikestransport. När man ser till transportarbete, alltså den totala sträckan i tonkilometer som gods transporteras inom och till och från Sverige, står vägtrafiken för hälften, medan sjöfarten svarar för 28 procent och järnvägen för 22 procent.

Av den totala godsmängden som transporteras utgör inrikestransporterna ca 70 procent. Dessa sker huvudsakligen med tunga lastbilar, medan utrikes transporterna domineras av sjöfarten som mätt i godsmängd för utrikes-transporter står för ca 71 procent av den transporterade godsmängden. Årligen skeppas omkring 65 miljoner ton gods från Sverige, främst till Norge, Tyskland, Finland, Polen, Danmark, Nederländerna och Belgien. Importen uppgår till ca 75 miljoner ton gods, där Tyskland, Finland, Polen, Belgien och Danmark är de främsta avsändarländerna. De vanligaste varorna som fraktas utrikes med sjöfart inkluderar raffinerade petroleumprodukter, som står för 19 procent av den transporterade godsmängden, följt av råolja med en andel på 14 procent samt järnmalm och trävaror med 8 procent vardera. Sjöfarten används inrikes i mindre utsträckning, omkring 2 procent, och då främst för att transportera stora volymer gods mellan hamnar.

Mot bakgrund av det allvarliga säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa, samt med hänsyn till Sveriges medlemskap i Nato, anser regeringen att förmågehöjande åtgärder och utvecklingsbehov inom beredskapssektorn för transporter bör ges hög prioritet inom ramen för en balanserad utveckling av totalförsvarets samlade förmåga. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Det handlar t.ex. om att det under höjd beredskap och ytterst krig kommer att finnas behov av att prioritera transportresurser. I propositionen Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) konstaterar regeringen att

verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen. Regeringen har även gett Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Sjöfartsverket, Försvarsmakten och Fortifikationsverket inleda förberedande utredningar och undersökningar för att en reservhamn till Visby hamn ska tillskapas i Kappelshamn på Gotland så snart möjligt. Vidare instämmer regeringen i Försvarsberedningens slutsats att tillgången på sjötransporter under höjd beredskap behöver säkerställas så långt som möjligt. Sverige är beroende av en väl fungerande sjöfart för vår utrikeshandel och varuförsörjning. Regeringen understryker att den vill stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och beredskap och har därför tagit flera initiativ för att få fler svensklagade fartyg och för att ha tillräckligt många sjömän med svenskt medborgarskap att bemanna dem med.

Nationell plan för transportinfrastrukturen

I juni 2022 beslutade den dåvarande regeringen om skrivelse 2021/22:261 som rör planeringsarbetet och fastställelse av den nu gällande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Planen omfattar bl.a. insatser för att underlätta överflyttningen av godstransporter till sjöfart liksom insatser för att tidigare planer ska kunna fullföljas, bl.a. farledsfördjupningar i Göteborgs och Luleå hamnar som möjliggör mer djupgående fartyg och uppgradering av slussarna i Trollhättan.

Riksdagen beslutade i december 2024 i enlighet med regeringens förslag i den senaste infrastrukturpropositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102), med inriktning för perioden 2026–2037. I propositionen beskriver regeringen vilken inriktning som bör väljas för nästa planperiod och lämnar förslag till ekonomiska ramar för planperioden 2026–2037. Regeringen framhåller i propositionen att den vill använda och utveckla varje trafikslag för att hela Sverige ska fungera. Regeringen understryker att de olika trafikslagen kompletterar varandra och att en ökad effektivitet i transportsystemet kan uppnås genom ökad intermodalitet. Regeringen pekar i sammanhanget på att sjöfartens kopplingar till det övriga transportsystemet bör förbättras. Regeringen konstaterar att sjöfarten är central för import och export av varor och att några få hamnar tar emot en större del av varuflödet. Samtidigt understryks att Sverige också har många mindre hamnar av betydelse utspridda över landet. Regeringen påminner om att väg- och järnvägsinfrastrukturen till och från våra hamnar spelar en viktig roll för en ökad konkurrenskraft och anför att förbättringar i transportsystemet även bör stärka sjöfartens möjligheter att transportera större godsvolymer.

I mars 2025 fick Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2025/00640). Förslaget redovisades den 30 september 2025 (Trafikverkets publikationer 2025:144) Trafikverket lyfter här fram behovet av

konkurrenskraftiga hamnar, utbyggnad och uppgradering av farleder, isbrytarsatsning och finansiering samt förbättrade transportkedjor. I underlagsrapporterna till huvudförslaget lyfter Trafikverket fram möjligheten att skapa ökade förutsättningar för effektiva godstransporter, där sjöfarten är ett trafikslag med naturgivna konkurrensfördelar (t.ex. stora volymer, klimatfördelar och terminalstruktur), vilket i förlängningen stärker konkurrenskraften i näringslivet. Trafikverkets förslag har remitterats och regeringen förväntas fatta beslut om den nya nationella planen för transportinfrastrukturen senare under våren 2026.

EU:s industrimaritima strategi

I juli 2025 meddelade EU-kommissionen att man har påbörjat förberedelser för EU:s industrimaritima strategi. Enligt kommissionen utsätts Europas skeppsbyggnad, maritima tillverkning och sjöfart för ökande press från global konkurrens och ökande säkerhetsrisker. Enligt kommissionären för hållbar transport och turism Apostolos Tzitzikostas syftar EU:s kommande industrimaritima strategi till att stärka sektorns konkurrenskraft och motståndskraft, samtidigt som den ska driva sektorns gröna och digitala omställning framåt.

Arbetet mot utflaggning av svenska fartyg

Utflaggning, som innebär att fartyg byter från svensk flagg till ett annat lands flagg för att få tillgång till lägre kostnader eller enklare regelverk, påverkar Sverige inte bara genom konkurrenstapp utan även genom tappad beredskap, färre arbetstillfällen och svagare maritim kompetensförsörjning. Regeringen, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Trafikanalys arbetar tillsammans för att motverka utflaggning i vad som kan beskrivas som tre block: regelarbete och tillsyn, kostnadsåtgärder och konkurrenskraft samt nya flaggningsincitament och strategiskt arbete.

Regelarbete och tillsyn

Som konstaterats ovan slopades stämpelskatten för fartygsinteckningar den 1 juli 2025 för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft, motverka utflaggning av svenska fartyg och ge en positiv inverkan på sysselsättningen och kompetensförsörjningen inom branschen.

I propositionen Förenklad in- och uthyrning av skepp (prop. 2024/25:178) föreslog regeringen lagändringar för förenklad in- och uthyrning av skepp i syfte att underlätta för svenska rederier att anpassa verksamheten efter rådande marknadsförutsättningar, organisera sin verksamhet samt finna finansiering till nya skepp. Lagändringarna innebär att regelverket för inhyrning av utländska skepp och uthyrning av svenska skepp, s.k. skeppslega, på engelska bareboat charter, utökas och ändras. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet.2025/26:TU2, rskr. 2025/26:27) och lagändringarna trädde i kraft den 1 februari 2026.

För att ytterligare stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och motverka utflaggning, föreslog regeringen i november 2025, som redogjorts för ovan, i en lagrådsremiss förbättringar av det svenska systemet för tonnagesbeskattning så att fler företag och fartyg kan omfattas. Regeringen understryker att svenska rederier behöver ha konkurrensvillkor som är likvärdiga med villkoren för rederier i jämförbara länder i Europa. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 20 juli 2026 och tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2026.

Transportstyrelsen ansvarar för den svenska fartygsregleringen och för att säkerhets- och arbetsmiljör regler inte blir onödigt kostnadsdrivande. Myndigheten driver ett flerårigt förenklingsarbete för att harmonisera svenska regler med internationella regler från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och EU-regler. Myndigheten har även försökt förbättra handläggningstiderna för certifikat och registrering eftersom långa ledtider tidigare varit en orsak till utflaggning. En del av detta är att man arbetar med digitala processer för fartygsregistrering, bemanningsbeslut och certifikatshantering för att sänka kostnaderna och minska osäkerheten för rederier.

Kostnadsåtgärder och konkurrenskraft

I den nationella godstransportstrategin för ett konkurrenskraftigt näringsliv från 2025 identifieras behov av kostnadseffektiva villkor för svensk sjöfart, inklusive sjöfartsstöd, farledsavgifter och annan ekonomisk konkurrenskraft. Ett av huvudsyftena med strategin är att göra det mer attraktivt att ha fartyg under svensk flagg.

Ett viktigt ekonomiskt verktyg mot utflaggning är sjöfartsstödet, där staten ersätter rederier för delar av arbetskraftskostnaden (arbetsgivaravgifter m.m.). Syftet är att svenska rederier ska kunna konkurrera med fartyg som har låga personalkostnader i internationell trafik. Stödet har utvidgats successivt och omfattar nu större delen av svenskflaggad internationell trafik. Trafikanalys konstaterar i sin rapport Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023 (rapport 2023:9) att förhandsbesked om sjöfartsstöd är ett exempel på en möjlig förenkling för att öka attraktiviteten hos det svenska sjöfartsregistret. Riksdagen har beslutat att anvisa 1,6 miljarder kronor i sjöfartsstöd under 2026 i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg. omr. 22), en ökning med 50 miljoner kronor jämfört med 2025 års nivå. Med hänvisning till ökade volymer beräknar regeringen att 1,7 miljarder kronor ska gå till sjöfartsstöd 2027.

Höga svenska farledsavgifter anges som ett skäl till utflaggning. Regeringen utreder en ny modell för farledsavgifterna, inklusive möjlig sänkning eller omstrukturering, och har för detta ändamål fått underlag från Statskontoret och Trafikverket. Frågan om farledsavgifter behandlas närmare i ett senare avsnitt i detta betänkande.

Nya flaggningsincitament och strategiskt arbete

I Trafikanalys rapport Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2025 konstateras att det svenska fartygsregistret är betydligt mindre än motsvarande register i Danmark och Norge, samtidigt som Danmark och Norge visat tillväxt i sina register på senare år. Denna utveckling ingår i myndighetens uppföljning av konkurrensvillkoren och används som underlag för regeringens analyser av behovet av reformer för att stärka svenska registervillkor och motverka utflaggning. Registervillkor inom sjöfarten är de samlade regler, kostnader, administrativa processer och praktiska förutsättningar som gäller för fartyg som seglar under en viss stats flagg och som påverkar rederiers val av fartygsregister. Mer specifikt ingår bl.a. bemanningsregler, arbetsrättsliga kostnader, administration och registreringskostnader samt tid för att erhålla certifikat och kontroll.

Det pågår en modernisering av fartygsregistersystemet. Transportstyrelsen har i uppdrag att förbättra registreringsprocessen och korta handläggnings-tiderna. Uppdraget ska samverkas med bl.a. Sjöfartsverket. Transportstyrelsens har i en framställan föreslagit ändringar i sjölagen (1994:1009) i syfte att effektivisera handläggningen i fartygsregistret – en åtgärd som kan ha betydande påverkan på rederiers beslut om utflaggning av svenska fartyg. Framställan har remitterats och bereds förnärvarande inom Regeringskansliet.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) framhöll regeringen att den har inlett ett strategiskt arbete kring maritima frågor med målet att innovativa och hållbara blåa näringar ska ha bästa möjliga förutsättningar i Sverige, så att en omställning till en fossilfri blå ekonomi som är robust och konkurrenskraftig kan realiseras.

För att göra det lättare för sjöfartsbranschen att nyrekrytera meddelade regeringen den 19 november 2025 att man avser fatta beslut om ett utbildningspaket för sjöpersonal. Paketet består av ändringar i den lagstiftning som reglerar vilka behörigheter sjömän ska ha för att få tjänstgöra på olika typer av fartyg samt vilken utbildning som krävs för att få dessa behörigheter.

I propositionen Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) lyfter regeringen fram åtgärder för beredskap och civilförsvaret. Regeringen ser svensksflaggade fartyg som en kritisk resurs för transporter av samhällsviktiga varor i kris och krig. Regeringen vill därutöver stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och beredskap och har därför tagit initiativ för att öka antalet svensksflaggade fartyg samt säkerställa tillgången till sjömän med svenskt medborgarskap.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat frågor om den svenska sjöfartens konkurrenskraft, senast i betänkande 2024/25:TU15. Utskottet avstyrkte motionsförslagen med hänvisning bl.a. till att olika initiativ hade tagits under senare tid och att olika uppdrag hade redovisats för att stärka sjöfartens

konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter till sjöfart. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Sjöfarten är av grundläggande betydelse för Sverige. Omkring 90 procent av all import och export transporteras sjövägen och en stor del av landets varuförsörjning, liksom möjligheten att upprätthålla samhällsviktiga funktioner i kris och krig, är beroende av en väl fungerande sjöfart. Utskottet understryker att sjöfarten är starkt internationellt reglerad och att det nationella handlingsutrymmet därmed är begränsat. Detta ställer särskilda krav på konkurrenskraftiga och förutsebara nationella villkor inom de områden där Sverige faktiskt kan påverka regelverk, avgifter och administrativa processer.

Utskottet noterar att Trafikanalys i sin senaste uppföljning bedömer att svensk sjöfart uppvisar vissa tecken på återhämtning efter pandemin men att utvecklingen sammantaget är svag i ett internationellt perspektiv. Den svenskflaggade handelsflottan har varit relativt stabil, med en viss tillväxt de senaste åren. Det svenska registret är dock fortsatt mindre än motsvarande register i jämförbara nordiska länder. Utskottet ser med oro på att svenskflaggade fartyg tappat mark i förhållande till internationella register och s.k. bekvämlighetsflaggor, eftersom detta påverkar såväl konkurrenskraften som statens rådighet över transportinfrastrukturen och tillgången till maritim kompetens. Utskottet välkomnar därför de åtgärder som har vidtagits i syfte att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och motverka utflaggning. Avskaffandet av stämpelskatten på fartygsinteckningar och de föreslagna förbättringarna av tonnageskattningen är enligt utskottets mening viktiga steg mot mer likvärdiga villkor i förhållande till andra europeiska länder. Även lagändringarna om förenklad in- och uthyrning av skepp bedöms bidra till ökad flexibilitet för svenska rederier. Utskottet vill samtidigt understryka vikten av att regelverket fortsatt är förenligt med EU:s statsstödsregler och att reformerna genomförs på ett rättssäkert och kostnadseffektivt sätt.

När det gäller registervillkor och administrativa processer anser utskottet att Transportstyrelsens arbete med förenkling, digitalisering och kortare handläggningstider är av central betydelse. Långa ledtider och administrativa hinder riskerar annars att påverka rederiers flaggval negativt. Utskottet ser positivt på att förslag till effektivisering av fartygsregistret bereds inom Regeringskansliet och att frågan om farledsavgifternas utformning analyseras.

Utskottet framhåller vidare betydelsen av den nya nationella godstransportstrategin, där alla trafikslag betraktas som likvärdiga och där intermodalitet och överflyttning av långväga transporter från väg till järnväg och sjöfart betonas. Sjöfarten har naturgivna konkurrensfördelar när det gäller stora volymer och energieffektivitet, och utskottet anser att det i planeringen av transportinfrastrukturen är viktigt att beakta hamnarnas och farledernas funktion i det samlade transportsystemet. Utskottet ser i sammanhanget med tillförsikt på den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen

2026–2037, som bl.a. kommer att kunna bidra till förbättrade kopplingar mellan sjöfarten och det övriga transportsystemet.

Mot bakgrund av det allvarliga säkerhetspolitiska läget delar utskottet regeringens bedömning att transportsektorns beredskapsförmåga måste stärkas. Tillgången till sjötransporter och svenskflaggade fartyg är av särskild vikt för totalförsvaret. Utskottet instämmer i att verksamhet av betydelse för totalförsvaret behöver tillmätas ökad tyngd vid avvägningar mellan olika samhällsintressen. Initiativ såsom planeringen av en reservhamn i Kappelshamn och åtgärder för att säkerställa kompetensförsörjningen inom sjöfarten är därför angelägna.

Sammanfattningsvis anser utskottet att svensk sjöfart befinner sig i ett läge med både möjligheter och strukturella utmaningar. Utskottet ser positivt på det pågående reformarbetet och betonar vikten av uthållighet och helhetssyn i den fortsatta politiken för en stark, hållbar och konkurrenskraftig svensk sjöfart. Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2025/26:159 (SD) yrkande 2, 2025/26:351 (M), 2025/26:599 (S), 2025/26:2780 (V) yrkande 52, 2025/26:3653 (S) yrkandena 78 och 79 samt 2025/26:3728 (C) yrkande 54.

Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning. Utskottet hänvisar till det pågående arbetet med att utveckla ett mer ändamålsenligt avgiftssystem och till att regeringen har gett Sjöfartsverket i uppdrag att redovisa vidtagna och planerade åtgärder för att öka produktiviteten och robustheten inom lotsningen.

Jämför reservation 5 (S), 6 (C, MP) och 7 (V).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 48 i denna del anser Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör tillsätta en utredning om framtiden för inrikes sjöfart och närsjöfart och deras hamnar i syfte att lämna förslag på hur avgifterna kan utformas för att flytta godstrafiken från väg- till sjötransporter. Motionärerna pekar bl.a. på den överflyttningspotential som finns mellan väg och inlandssjöfarten och att avgifterna därför bör sänkas för den senare.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 85 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) behovet av att se över förutsättningarna för att sänka lots- och farledsavgifterna i syfte att ge transportslagen likvärdiga villkor.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 57 vill Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen ska ge ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur kostnaden

för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden. Vidare anför motionärerna i yrkande 58 att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med kraven som finns på kontinenten. I yrkande 83 föreslår motionärerna att Sjöfartsverket ska få i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljö-differentiering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart.

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 142 anser Katarina Luhr m.fl. (MP) att det bör införas en kraftfull klimatdifferentiering av farledsavgifterna för att stimulera klimatomställning inom sjöfarten. Motionärerna menar att godstrafik behöver flyttas från vägtransporter med hög klimatpåverkan till järnväg och sjöfart med betydligt lägre klimatpåverkan och att detta kräver att sjöfartens konkurrensvillkor ändras.

Bakgrund och pågående arbete

Sjöfartsverkets avgifter

Genom Sjöfartsverkets avgiftsmodell bestäms de avgifter som handels-sjöfarten ska betala när de anlöper svensk hamn. Avgifterna består av farledsavgifter, lotsavgifter och övriga avgifter. För dessa intäkter utförs isbrytning, lotsning, farledsservice, sjökommunikation, sjögeografi, sjö- och flygräddning samt sjömansservice. De farleds- och lotsavgifter som Sjöfartsverket tar ut från den kommersiella sjöfarten står för närmare tre fjärdedelar av Sjöfartsverkets intäkter.

Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket en ny avgiftsmodell för handels-sjöfarten. Den nya avgiftsmodellen syftar främst till att säkerställa en ekonomi i balans i ett långsiktigt perspektiv och till att få en mer omfattande miljöprofil på farledsavgifterna genom att beakta fartygets totala miljöpåverkan. I 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. Den fartygsbaserade avgiften beräknas även utifrån fartygets miljöklass i det internationella systemet Clean Shipping Index, dvs. det internationella miljöindex som rankar fartyg och rederier efter deras miljöpåverkan. I avgiftsmodellen finns också en avgiftsreduktion kopplad till frekvensen i antalet anlöp. Fartygen betalar full beredskaps- och fartygsbaserad avgift för de två första anlöpen varje månad. För det tredje anlöpet samma månad betalar fartyget 75 procent, för det fjärde anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent. För fartygets sjätte anlöp betalar fartyget ingen beredskapsavgift eller fartygsbaserad avgift, och detta gäller även för resterande anlöp den månaden.

Den 1 januari 2025 höjde Sjöfartsverket sina avgifter för att få täckning för de senaste årens prisutveckling. Verket konstaterade att höjningarna var extra kännbara eftersom den tillfälliga klimatkompensation som under de två föregående åren oavkortat gått till att rabattera farledsavgifter nu upphört.

I Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2026 anges i likhet med föregående år en restriktion för höjningar av farledsavgifterna som innebär att avgifts-tarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt. Medel som används till miljöincitament omfattas dock inte av restriktionen. Sjöfarts-verket har nyligen antagit ändringar i farledsavgifter som bl.a. innebär höjningar och justeringar av rabattsatser, vilka började gälla den 1 januari 2026. Den godsbaseade avgiften tas efter höjningen under 2026 ut med 3,36 kronor per ton gods och med 1,67 kronor för s.k. lågvärdigt gods. Vilket gods som är att betrakta som lågvärdigt framgår av en bilaga till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2019:3) om farledsavgift. För fartyg som transporterar passagerare tas en passageraravgift ut med 2,52 kronor per passagerare.

Sjöfartsverkets lotsavgifter beräknas utifrån fartygets storlek och lotsad tid. Lotsavgiften består av en beställningsavgift, startavgift, lotsningsavgift som tas ut per påbörjad halvtimme och reseersättning. För lotsningar längre än sju timmar utgår en nedsättning om 40 procent. Nedsättning ges också för lotsningar på Trollhätte kanal och Vänerne med 30 procent och Mälaren med 10 procent. Sjöfartsverket har nyligen antagit ändringar i lotsavgifterna som bl.a. innebär höjda och justerade rabattsatser, vilka också började gälla den 1 januari 2026.

Statskontorets utvärdering av sjöfartsavgifterna

Statskontoret har haft i uppdrag att utvärdera Sjöfartsverkets avgifts-finansiering utifrån det övergripande målet om att säkerställa samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet och möjligheten för myndigheten att styra mot överflyttning av transporter till sjöfart och ökad transport-effektivitet i linje med transportpolitiska och klimatpolitiska mål.

I Statskontorets tidigare nämnda uppdrag om Sjöfartsverkets verksamhets och finansieringsform (rapport 2023:3) från februari 2023 konstaterar Stats-kontoret följande i de delar som rör Sjöfartsverkets avgifter.

Sverige är ett av få länder där staten tar ut sjöfartsavgifter, och det främsta skälet till detta är att det är få länder som har ett geografiskt läge med skärgård som Sverige där det finns behov av att upprätthålla farleder. De flesta stora hamnarna i Sveriges närområde ligger vid öppet hav med djupt vatten och det finns i stort sett inga öar utanför hamnområdena. Lotsavgifter förekommer oftare än farledsavgifter i andra länder. Det är också sällan som staten har monopol på lotsning som i Sverige. När det gäller det svenska näringslivets konkurrenskraft bedömer Statskontoret att en höjning av avgifterna skulle försämra konkurrenskraften och därmed påverka sysselsättningen negativt. Men sjöfarten är en internationell bransch och de svenska sjöfartsavgifterna står i allmänhet för en liten del av de totala transportkostnaderna. Statskontoret konstaterar att Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering har en marginell betydelse för verkets möjligheter att bidra till de transport- och klimatpolitiska målen. Det beror främst på att avgifterna i första hand syftar till att finansiera

verksamheten, vilket innebär att den miljöstyrande effekten i avgifterna är liten. Forskning visar också att avgifterna har en liten betydelse för överflyttningen av gods från väg- till sjötransport, undantaget inrikes sjötransporter. Enligt Statskontoret skulle anpassade lotsavgifter för inlands-sjöfarten, t.ex. en sänkning av avgifterna för transporter på Väner och Mälaren, kunna främja en överflyttning av fler godstransporter från väg till sjö. Detta skulle dock, enligt Statskontoret, kräva att regeringen lämnar in en ansökan om statsstöd till EU-kommissionen. En sådan anpassning av avgifterna skulle sannolikt också kräva ytterligare medel till Sjöfartsverket.

Analys och beredning av Statskontorets rapport pågår inom Regeringskansliet.

Arbete för ett mer ändamålsenligt avgiftssystem

Regeringen har i klimathandlingsplanen, propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65), angett att den ser behov av ett mer ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet. Med en gemensam inriktning och tillämpning ges enligt regeringen förutsättningar för en ökad effektivitet i miljö- och klimatstyrningen.

Ett av den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfarts uppdrag har varit att föra en dialog med branschorganisationen Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna (I2022/00180) – detta bl.a. mot bakgrund av att samordnaren har redovisat att Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket har uttalat en gemensam ambition att inleda ett arbete för större koordinering av den miljö- och klimatstyrning som finns inom hamn- och farledsavgifter. Samordnaren menar i den årliga redovisningen av uppdraget i mars 2025 att Trafikanalys bör få i uppdrag att ta fram ett förslag på hur avgifterna skulle kunna utformas för att öka godstransporterna på de inre vattenvägarna och stödja användandet av sjöfarten i stort.

Projektet Avgiftsmodell 2028 – hur skapar vi en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart? genomfördes av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Sjöfartsverket och Sveriges Hamnar 2021–2024 inför nästa avgiftsöversyn 2028. Under 2024 presenterade VTI den sista rapporten i projektet, Nya utgångspunkter för Sjöfartsverkets avgifter – Avgiftsmodell 2028 (VTI rapport 1202). I rapporten föreslås en ny modell för att råda bot på kritiken om att det i det nuvarande avgiftssystemet saknas en tydlig koppling mellan avgift och utförd tjänst och att det endast ges svaga incitament för rederier att minska luftföroreningar och annan miljöpåverkan. Förslaget innebär att avgifterna delas in i tre olika grupper: lotsavgifter, avgifter för andra tjänster och internaliserade avgifter. Det sistnämnda är samhällets kostnader för luftföroreningar och olyckor orsakade av handelssjöfarten.

Trafikverket analyserade i samband med arbetet inför den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037 möjligheterna att utveckla Vänersjöfarten och godstransporterna på Mälaren. När det gäller Vänersjöfarten framkom det att de avgifter (hamnavgifter och statliga avgifter, bl.a. lotsavgiften) som belastar sjöfarten har en betydande påverkan på Vänersjöfartens konkurrenskraft. Trafikverket och Sjöfartsverket har därför för avsikt att tillsammans utreda möjligheterna att sänka de statliga avgifterna för vissa typer av trafik. I detta arbete ingår även att analysera vilka positiva effekter en sådan förändring skulle kunna medföra samt att bedöma vilka ekonomiska konsekvenser det skulle innebära för staten (TRV, Inriktning för det fortsatta arbetet med att utveckla Vänersjöfarten). Arbetet är inte avslutat.

I rapporten om Mälarsjöfarten redovisas olika initiativ för att minska lots- och farledsavgifter (TRV m.fl., Handlingsplan för ökade godstransporter på Mälaren).

Hamnavgifter

Ägandestrukturen i svenska hamnar ser olika ut men alla hamnar tar ut avgifter för infrastruktur och lasthantering i samband med fartygsanlöp. Hamnavgifterna sätts individuellt av varje hamn och kan följa en satt prislista eller bestämmas genom avtal mellan hamnledning eller hamnmyndighet och redare eller fartygsoperatör. Hamnavgifternas storlek och sättet de är uppbyggda på skiljer sig därför åt mellan hamnar. Skillnader i mängden gods som hanteras, frekvensen av fartygsanlöp och vilka typer av fartyg som trafikerar hamnen har också betydelse för hamnens förutsättningar att arbeta med t.ex. miljö-differentiering av avgifterna.

Närmare om lotsning

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 och 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 art, fartygslast, bemanning och andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön.

Transportstyrelsen påbörjade 2017 en översyn av lotsplikten i Sverige för att anpassa den till de förhållanden som faktiskt råder i lotslederna. Över tid har fartyg blivit säkrare och farlederna bättre. Samtidigt har fartygen blivit fler och större och nya laster har tillkommit. Efter remissyttranden och konsekvensutredning och riskvärdering av samtliga lotsleder utarbetades nya föreskrifter som trädde i kraft den 1 december 2023, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:94) om lotsning. Lotsplikten är numera riskbaserad och det som avgör om en lots behöver anlitas är de sammanvägda riskerna för lotsleden och fartyget. I det nya systemet bedöms lotsleden och fartyget genom kvantitativa och kvalitativa riskbedömningar. Det innebär att

alla lotsleder bedöms på lika villkor oavsett var i landet de ligger. Reglerna innebär lättnader i lotsplikten för den som trafikerar en lotsled regelbundet, jämfört med den som sällan trafikerar samma led. Även prövningar av lotsdispenser är numera riskbaserade och fartyg som bedöms ha lägre risk kan beviljas lotsdispens genom ett förenklat förfarande.

Enligt Lotsförbundet har Sjöfartsverket ca 215 lotsar anställda som utför i genomsnitt 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 miljösäkerheten samt tillgängligheten när fartyg trafikerar svenskt inre vatten.

Enligt regleringsbrevet för 2026 ska Sjöfartsverket redovisa vilka åtgärder myndigheten har vidtagit och planerar att vidta för att öka produktiviteten och resiliensen inom lotsningsverksamheten. Sjöfartsverket ska redovisa resultatet av dessa åtgärder och eventuella hinder som finns för att kunna påskynda arbetet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsyrkanden om farleds- och lotsavgifter tidigare, senast i betänkande 2024/25:TU15. Motionsförslagen avstyrktes främst med hänvisning till pågående översyns- och beredningsarbete. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om farleds- och lotsavgifternas utformning är väl uppmärksammas, vilket framgår av redovisningen ovan. Utskottet konstaterar vidare att Sjöfartsverkets avgifter – farledsavgifter, lotsavgifter och övriga avgifter – utgör en central del av finansieringen av den statliga sjöfartsinfrastrukturen och de tjänster som möjliggör säkra och effektiva sjötransporter i Sverige. Utskottet noterar att farleds- och lotsavgifterna svarar för närmare tre fjärdedelar av Sjöfartsverkets intäkter och därmed har stor betydelse för verkets ekonomiska stabilitet.

När det gäller inlandssjöfarten delar utskottet bedömningen att anpassade avgifter kan bidra till överflyttning av gods från väg till sjö. Utskottet noterar dock att sådana åtgärder kan aktualisera statsstödsfrågor och kräva anmälan till EU-kommissionen samt eventuellt ökade statliga anslag.

Utskottet välkomnar det pågående arbetet med att utveckla ett mer ändamålsenligt avgiftssystem och VTI:s projekt Avgiftsmodell 2028 – hur skapar vi en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart? Utskottet anser att detta arbete bör fortsätta i nära dialog med branschen och med beaktande av den internationella konkurrenssituationen och ser med intresse fram emot utfallet av den pågående beredningen. Utskottet finner inte anledning att föregripa detta. Utskottet vill i detta sammanhang också framhålla betydelsen av att

avgifterna utformas på ett sätt som bidrar till sjöfartens klimatomställning och konkurrenskraft.

När det gäller lotsningen betonar utskottet att verksamheten är av central betydelse för sjö- och miljösäkerheten. Den riskbaserade lotsplikten som trädde i kraft den 1 december 2023 innebär enligt utskottets bedömning ett mer modernt och ändamålsenligt system, där kraven bättre anpassas till faktiska risker. Utskottet ser positivt på att reglerna ger lättnader för regelbunden trafik och att prövningen av lotsdispenser har förenklats för fartyg med lägre risk-profil.

Samtidigt noterar utskottet att lotsningsverksamheten är resurskrävande och att produktiviteten och resiliensen behöver stärkas. Det är därför välkommet att regeringen i regleringsbrevet för 2026 har gett i uppdrag åt Sjöfartsverket att redovisa vidtagna och planerade åtgärder för att öka produktiviteten och robustheten inom lotsningen. Utskottet anser att detta arbete är angeläget, inte minst mot bakgrund av det säkerhetspolitiska läget och behovet av en fungerande sjötransportinfrastruktur i hela landet.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:2780 (V) yrkande 48 i denna del, 2025/26:3422 (MP) yrkande 142, 2025/26:3653 (S) yrkande 85 och 2025/26:3728 (C) yrkandena 57, 58 och 83.

Isbrytare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om isbrytning och tillgången till isbrytare. Utskottet hänvisar till att regeringen i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 har avsatt betydande medel för nyanskaffning av isbrytare och att Trafikverket i förslaget till nationell plan 2026–2037 föreslår ytterligare investeringar.

Jämför reservation 8 (S).

Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 82 pekar Aylin Nouri m.fl. (S) på vikten av moderna isbrytare för sjöfarten, industrins försörjningskedjor och Sveriges konkurrenskraft. Motionärerna vill slå vakt om Sjöfartsverkets möjligheter att genomföra nödvändiga investeringar i bl.a. nya isbrytare.

I motion 2025/26:2492 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) framhålls vikten av att se över Sveriges möjlighet att delta i internationella upphandlingar för att hyra ut isbrytaren Oden.

Bakgrund och pågående arbete

Bland Sjöfartsverkets huvuduppgifter ingår att svara för isbrytning. Verksamheten finansieras genom farledsavgifter. Av isbrytarförordningen

(2000:1149) framgår att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få assistans av Sjöfartsverkets isbrytare. Fartygen 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. Inomskärs och inom hamnområden är det hamnägarens ansvar att säkerställa att det finns fartyg med isbrytande förmåga. Isbrytarna ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera. Sjöfartsverket har sex isbrytare: Ale, Atle, Frej, Idun, Oden och Ymer. Även verkets arbetsfartyg Baltica och Scandica har isbrytarförmåga. Vid behov kan verket hyra in externa resurser. Sedan lång tid tillbaka finns också ett väl utvecklat samarbete med främst Finland för att kunna utnyttja de gemensamma isbrytarresurserna på ett kostnadseffektivt sätt i Östersjöregionen.

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (skr. 2021/22:261) fastställde regeringen att en väl fungerande isbrytarservice är nödvändig för att möjliggöra sjötransporter året runt i hela Sverige. Det konstaterades att delar av Sjöfartsverkets isbrytarflotta är ålderstigna och behöver förnyas och därför fördelade regeringen 3 440 miljoner kronor under planperioden till Sjöfartsverket för nyanskaffning av två nya isbrytare. Efter att isbrytarnas kapacitet och prestanda har säkerställts i operativ drift kommer regeringen enligt planen med stöd av Sjöfartsverket åter att utvärdera vilken kapacitet och vilka eventuella ytterligare investeringar som är nödvändiga för en väl fungerande isbrytarservice.

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

I mars 2025 fick Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2025/00640). Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 redovisades den 30 september 2025 i Trafikverkets publikationer 2025:144. Av förslaget framgår att Sjöfartsverket avser att förnya isbrytarflottan och håller på att ta fram en ny isbrytarstrategi. Ett beslut i upphandlingen av en ny isbrytare har förvisso fattats men upphandlingen har försenats p.g.a. ett överklagande.

I underlagsrapporten om sjöfart till Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för 2026–2037 bedöms behovet av isbrytarkapacitet kvarstå under åtminstone de kommande 60 åren. Även om isarnas utbredning sannolikt kommer att minska i framtiden förväntas isbildningens karaktär kompliceras med ökade isvallar. Detta beror enligt Trafikverket både på att klimatet blir mildare och på den planerade utbyggnaden av havsbaserad vindkraft.

I förslaget till nationell plan föreslår Trafikverket att ytterligare en isbrytare ska upphandlas. Att investera i denna isbrytare är den näst mest prioriterade

investeringen. Enligt verket kommer den nya isbrytaren att kosta ca 4,1 miljarder kronor.

Nationell godstransportstrategi 2025

I regeringens nya godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv, som presenterades den 29 december 2025, framhålls att sjöfarten måste fungera även under vintertid och därför behövs väl fungerande isbrytning för att säkerställa tillförlitliga godstransporter till och från hamnar, inte minst i norra Sverige.

Sjöfartsverkets investeringsplan 2025–2027

Av Sjöfartsverkets investeringsplan för 2025–2027 framgår att 3 960 miljoner kronor avsätts för att anskaffa och utveckla nya investeringar inom isbrytningsområdet under perioden. I budgetpropositionen för 2025 föreslog regeringen att riksdagen skulle godkänna investeringsplanen. Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag (prop. 2024/25:1 utg. omr. 22, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101).

Regeringen har i budgetpropositionen för 2026 beslutat om ökade anslag till Sjöfartsverket (prop. 2025/26:1 utg. omr. 22), vilket innebär att samtliga isbrytare kan fortsätta att vara i drift och att tidigare hot om nedläggningar eller att ta isbrytare ur drift inte behöver genomföras. Av budgetpropositionen framgår att posten isbrytning uppgår till ca 18 miljoner kronor totalt under perioden 2026–2028.

Sjöfartsverket har även erhållit EU-finansiering på över 50 miljoner kronor för vidmakthållande åtgärder på de äldre isbrytarna inom ramen för projektet Winmos IV, som syftar till att säkerställa hållbar, fungerande, motståndskraftig och effektiv sjöfart.

Arbetsgrupp om isbrytning

Regeringen gav i februari 2025 Sjöfartsverket i uppdrag att tillsammans med det finska Trafikledsverket inrätta en arbetsgrupp om isbrytning (LI2025/00348). Gruppen ska bl.a. utarbeta en långsiktig och samordnad vision för vilken isbrytarkapacitet de ansvariga myndigheterna i både Sverige och Finland behöver på såväl kort som lång sikt för att kunna säkerställa att trafiken till hamnarna i Sverige och Finland kan upprätthållas trots svåra isförhållanden. Arbetsgruppen ska också utreda andra relevanta frågor för att ytterligare utveckla och intensifiera isbrytarsamarbetet mellan Sverige och Finland. Sjöfartsverket ska senast den 30 juni 2026 redovisa resultatet av arbetsgruppens arbete.

Statskontorets rapport

Som anges i tidigare avsnitt redovisade Statskontoret i februari 2023 en rapport om Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform. Regeringen

behöver enligt rapporten tydliggöra hur finansieringsansvaret för bl.a. isbrytningen ska fördelas mellan staten och handelssjöfarten. I rapporten påminner Sjöfartsverket om att regeringen när myndigheten bildades angav att isbrytningens fasta kostnader (kapacitet och beredskap) skulle finansieras av handelssjöfarten, medan staten skulle stå för bränslekostnaderna. År 2013 hade regeringen ändrat uppfattning och menade att handelssjöfarten skulle stå för driften av isbrytningen. Under 2014–2016 fick Sjöfartsverket tillfälliga anslagsmedel för att täcka kostnaderna för isbrytningen. Efter 2016 har Sjöfartsverket självt täckt alla kostnader för isbrytning. Statskontoret framhåller att isbrytning är en förutsättning för att bedriva handelssjöfart i norra Sverige liksom att Försvarsmakten också behöver isbrytning för att kunna utföra sitt uppdrag. Statskontoret bedömer därför att det är rimligt att Sjöfartsverket finansierar även driften av isbrytarna, åtminstone till en del. Statskontorets rapport bereds inom Regeringskansliet.

Uthyrning av isbrytaren Oden

I skriftlig fråga 2010/11:178 om isbrytaren Oden i Antarktis svarade ansvarig minister att isbrytaren Oden under sommarperioder har varit uthyrd till Polarforskningssekretariatet, enligt ett samarbetsavtal mellan Sjöfartsverket och sekretariatet. I de fall sekretariatet inte utnyttjat sin förhandsrätt att hyra fartyget har även externa uthyrningar skett. Oden har även varit uthyrd vintertid för extern verksamhet, bl.a. till den amerikanska forskningsorganisationen National Science Foundation för isbrytning och assistans av trafik till forskningsstationen McMurdo på Antarktis.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsyrkanden om isbrytning tidigare, senast i betänkande 2024/25:TU15. Motionsyrkandena avstyrktes bl.a. mot bakgrund av pågående beredning. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att en väl fungerande isbrytarverksamhet är en grundläggande förutsättning för att säkerställa sjötransporter året runt i hela landet. För ett exportberoende land med omfattande basindustri och betydande godsflöden i norra Sverige är tillförlitlig vintertrafik av avgörande betydelse för näringslivets konkurrenskraft, sysselsättningen och försörjningstryggheten. Utskottet understryker att isbrytningen också har en tydlig beredskapsdimension, inte minst mot bakgrund av det säkerhetspolitiska läget och Försvarsmaktens behov av tillgängliga farleder vintertid.

Mot bakgrund av dessa konstateranden välkomnar utskottet att regeringen i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 har avsatt betydande medel för nyanskaffning av isbrytare och att Trafikverket i förslaget till nationell plan för 2026–2037 föreslår ytterligare investeringar. Att

investering i nya isbrytare prioriteras högt i planförslaget understryker enligt utskottets mening verksamhetens strategiska betydelse. Utskottet noterar samtidigt att upphandlingsprocessen för nya isbrytare är komplex och att överprövningar kan påverka tidsplanen. När det gäller frågan om internationell upphandling av isbrytare noterar utskottet att Sjöfartsverkets och finska Trafikledsverket uppdrag ska redovisas senast den 30 juni 2026.

Slutligen när det gäller frågan om uthyrning av isbrytare finner utskottet ingen anledning att ta något initiativ på området.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:2492 (M) och 2025/26:3653 (S) yrkande 82.

Främjande av inlands- och kustsjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om inlandssjöfart och kustsjöfart. Utskottet hänvisar till de insatser som görs bl.a. inom ramen för den nationella godstransportstrategin och av den nationella sjöfartssamordnaren. Utskottet välkomnar att uppdraget till den nationella samordnaren har förlängts och utvecklats med fokus på gröna korridorer, fossilfri sjöfart och minskade administrativa bördor. Utskottet betonar samtidigt vikten av överflyttning av gods från väg till sjöfart, inte bara för att främja klimatet utan också för att motverka kapacitetsbrist.

Jämför reservation 9 (S, MP), 10 (V) och 11 (C).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 48 i denna del anser Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör tillsätta en utredning om framtiden för inrikes sjöfart och närsjöfart och deras hamnar i syfte att lämna förslag på vilka eventuella åtgärder som behövs för att flytta godstrafiken från väg- till sjötransporter. Motionärerna pekar bl.a. på den överflyttningspotential som finns mellan vägar och inlandssjöfarten.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 84 föreslår Aylin Nouri m.fl. (S) att åtgärder ska vidtas för att stärka och utveckla sjöfarten på de inre vattenvägarna, dvs. på kanaler och insjöar och i älvar och kusttrafik, och därmed påskynda utvecklingen av inlandssjöfarten. Motionärerna framhåller att ett genomsnittligt pråmfartyg kan lasta lika mycket gods som ca 200 lastbilar. Om Sverige i större utsträckning skulle använda modern pråmtrafik, likt Kontinentaleuropa, skulle enligt motionärerna transportsystemet bli både mer klimatsmart, kostnadseffektivt och diversifierat.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 82 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen.

Bakgrund och pågående arbete

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 med dessa om godsvolymer som transporteras inom Sverige.

Längs den svenska kusten och vid de inre vattenvägar finns det ett femtiotal allmänna hamnar och över 100 industrihamnar. Sverige har därmed ett stort antal hamnar och en lång kuststräcka, men trots detta gick endast 3 procent av de totala inrikes godstransporterna under 2024 på inre vattenvägar mätt i tonkilometer, vilket motsvarade ca 215 miljoner tonkilometer. Andelen är därmed i samma storleksordning som tidigare år. Det innebär att andelen och volymen transporterat gods på de inre vattenvägar fortfarande är mycket liten jämfört med andra trafikslag som väg och järnväg. Transporterna på inre vattenvägar uppgick till ca 1,7 miljoner ton, en ökning från ca 1,2 miljoner ton 2023, men antalet fartygsanlöp låg kvar kring 1 500 utan större procentuell ökning (Trafikanalys Statistik 2025:17).

Inom ramen för den nationella planeringen och godstransportstrategin framhålls att överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart är av central betydelse för ökad konkurrenskraft och hållbarhet. Trots detta har prämtrafiken på svenska inre vattenvägar hittills utvecklats i begränsad omfattning.

Den s.k. inlandssjöfarten är sjöfart på inre vattenvägar som bedrivs med fartyg som är certifierade för inlandssjöfart. Kustsjöfart är sjöfart mellan svenska hamnar med start- och målpunkt i Sverige. Kustsjöfart kan bedrivas såväl med inlandssjöfartsfartyg, om trafiken sker på utpekade inre vattenvägar, som med fartyg som är konstruerade enligt det nationella svenska regelverket eller det internationella IMO-regelverket. Med närsjöfart menas sjöfart mellan svenska och europeiska hamnar inom Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Inlandssjöfart och inre vattenvägar

I delar av Europa är inlandssjöfarten väl etablerad och i allt väsentligt skild från trafiken med havsgående fartyg. Inlandssjöfarten i Europa konkurrerar i första hand med transporter på väg och järnväg i specialanpassad infrastruktur i form av grävda kanaler och floder. De svenska geografiska förhållandena skiljer sig i flera avseenden från de förhållanden som råder i europeiska vattenområden, och därför är gränsdragningen mellan inlandssjöfart och havssjöfart inte lika självklar i Sverige som i övriga Europa. Det finns delar längs Sveriges kust som är relativt skyddade, men det finns även insjöar med stora oskyddade vattenspeglar. EU:s regelverk om inlandssjöfarten är omfattande och består av ett tjugotal direktiv och förordningar.

Kraven för fartyg som är certifierade för inlandssjöfart är inte lika höga som kraven för havsgående fartyg. Eftersom fartygen inte går ut på öppet hav kan t.ex. fartygskonstruktionen vara något enklare och kraven på säkerhetsutrustning något lägre. Det finns inga gemensamma EU-regler för bemanning

inom inlandssjöfarten. Det är därför upp till varje medlemsstat att fastställa dessa regler. I Sverige gäller samma regelverk för bemanning som för övriga fartyg som trafikerar de svenska sjöarna, älvarna och kanalerna. Även bestämmelserna om sjötrafik (farledsutmärkning, sjövägsregler m.m.) är desamma oavsett vilka fartyg som används eller vilka vattenområden som avses.

De inre vattenvägarna delas enligt EU-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 reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas men är anpassat till zon 3, dvs. vattenområden med en relativt låg våghöjd, vilka är de vattenområden som dominerar bland de inre vattenvägarna i Europa. Direktivet tillåter att medlemsstater med inre vattenvägar i zon 1 och 2 gör nationella anpassningar av regleringen genom t.ex. högre krav i dessa zoner. Transportstyrelsen har bedömt att sådana nationella kompletteringar är nödvändiga för svenska inre vattenvägar (jfr Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2018:60). Utöver tilläggskrav för zon 1 och 2 finns även ett antal särkrav i förhållande till direktivet som bedöms vara nödvändiga för att säkerställa ett godtagbart skydd med hänsyn till sjösäkerhet, arbetsmiljö och miljö mot bakgrund av de särskilda förhållanden som råder inom de svenska inre vattenvägarna när det gäller avstånd till land, tid till undsättning och temperatur i vattnet. Transportstyrelsen har uppgett att det inte är något unikt för Sverige att ha krav utöver den nivå som gäller för zon 3. Det förekommer även i andra medlemsstater. De svenska kompletteringsbestämmelserna ska tillämpas på alla fartyg som är certifierade för inlandssjöfart, oavsett flagg, och som trafikerar svenska inre vattenvägar. Fartyg som är certifierade för inlandssjöfart får endast trafikera de utpekade inre vattenvägarna, dvs. Vänern, Göta älv till Göteborg och Mälaren (inklusive Södertälje kanal och Stockholms hamn), skärgården norr om Göteborg, ostkusten från Kalmarsund i söder till Örskär i norr samt Göta kanal med Vättern.

Överflyttning av godstransporter till sjöfart

EU har ambitiösa mål för överflyttning av godstransporter till sjöfart. År 2030 ska 25 procent mer gods transporteras på inre vattenvägar och med närsjöfart. I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) framhåller regeringen att man vill stärka sjöfartens konkurrenskraft och öka överflyttningen till sjöfart. Regeringen avser att forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Som nämnts i tidigare avsnitt fick Trafikverket i mars 2025 i uppdrag att ta fram förslag till en trafikslags-övergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2025/00640). Uppdraget redovisades i september 2025. Regeringen avser att besluta om en ny nationell plan under våren 2026.

I underlagsrapporten om sjöfart till Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för 2026–2037 anges att det finns ett flertal faktorer

som talar för att sjöfarten i framtiden kan behöva ta en större roll i transportsystemet. Bland annat förväntas efterfrågan på godstransporter öka, vilket riskerar att leda till mer trafik och trängsel i landinfrastrukturen. Det konstateras att trängselproblematiken är särskilt tydlig i storstadsområdena och i områdena runt Vänern och Mälaren. I hamnar och farleder däremot finns ledig kapacitet. Det framhålls därför i rapporten att sjöfarten kan bidra till att avlasta landinfrastrukturen, i synnerhet i dessa områden. En förutsättning är emellertid att sjötransportuppläggen är ekonomiskt och miljömässigt attraktiva eller på annat sätt tillför nytta till transportköparna.

I inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen 2026–2037 betonar Trafikverket att utveckling av noder (hamnar och terminaler) är en förutsättning för ökad intermodalitet. I underlaget konstateras också att det för närvarande görs stora förändringar i lager- och terminalstrukturen i Sverige men att avsaknaden av en systemägare för nodsystemet påverkar målbilder, strategier, åtgärdsval och investeringsplaner. För att säkerställa en effektiv och hållbar transportförsörjning för näringslivet i hela landet behövs det enligt Trafikverket en förbättrad samordning av aktörerna, och därför föreslår Trafikverket att en utredning initieras inom området.

När det gäller sjöfartsinvesteringar som ska förbättra farlederna för gods framgår det av huvudrapporten att planförslaget innehåller redan tidigare beslutade utbyten och uppgraderingar av slussarna i Trollhättan och Södertälje, liksom förbättrade farleder till Göteborg, Luleå, i Mälaren samt mellan Landsort och Södertälje. Exempel på trimningsåtgärder inom farledsåtgärder är förstärkt farledsutmärkning och muddring. Bedömningen är att konnektiviteten för sjöfart gentemot övriga trafikslag förbättras under planperioden.

I den nya nationella godstransportstrategin från 2025 lyfter regeringen fram förordningen (2024:685) om investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart. Förordningen trädde i kraft den 22 oktober 2024 och upphörde att gälla vid utgången av 2025. Förordningen gäller dock fortfarande för stöd som har getts före utgången av 2025, se förordning (2025:98).

Stödet omfattade totalt 199 miljoner kronor och krävde ett godkännande av EU-kommissionen, som Sverige fick den 18 juni 2024 (beslut SA.110676). Stödet syftade till att öka andelen godstransporter med lägre klimatpåverkan, genom att gods flyttade från väg till järnväg och sjöfart. Stödmottagare kunde få upp till 50 procent av investeringskostnaden – dock högst 10 miljoner kronor – för investeringar som bidrog till effektivare byten mellan trafikslag i godstransportkedjorna och som därmed minskade godstransporterna på väg. Av förordningen framgick att stödet emellertid inte kunde ges till redare (6 § 1).

Enligt Trafikverket, som ansvarade för att hantera stödet, kan investeringarna under en femårsperiod resultera i en överflyttning av 190 miljoner ton gods från vägtransport till järnväg och sjöfart samt nära 2 miljarder ton-kilometer mindre på väg. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) betonade i en kommentar att godstransportsystemets effektivitet behöver

öka och transportsektorns klimatpåverkan minska. Investeringsstödet gör det enligt ministern lättare att räkna hem investeringar för att exempelvis öka kapaciteten och effektivisera omlastningen vid hamnar och terminaler där gods flyttas mellan trafikslag.

Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Inom ramen för den förra godstransportstrategin från 2018 utsågs en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Samordnaren har bl.a. haft i uppdrag att, i dialog med berörda aktörer, utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart samt haft en kunskapsspridande funktion och föra dialog med bl.a. transportköpare, speditörer, hamnar och andra relevanta aktörer om möjligheterna att på olika sätt stimulera en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

I maj 2019 redovisade den nationella samordnaren sin rapport Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart – 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482/TS). Ett femtontal av de föreslagna åtgärderna utgörs av särskilda åtgärder för de inre vattenvägarna. I rapporten konstateras det att med rätt förutsättningar kan dubbelt så mycket gods 2040 transporteras längs Sveriges kuster och på våra vatten. Bland åtgärderna som vidtagits kan bl.a. noteras att det har inrättats ett forum för samråd för inre vattenvägar mellan berörda och intresserade parter, att Trafikverket har analyserat hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart samt att Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket har inrättat kontaktpersoner för trafik på inre vattenvägar för information och kunskapsspridning.

I november 2020 beslutade regeringen om ett tilläggsuppdrag till den nationella samordnaren som handlar om att genom dialog med svenska hamnar skapa incitament för att flytta över gods från väg till sjöfart och stärka sjöfartens konkurrenskraft (I2020/03042).

Trafikverket redovisade i juni 2024 det arbete som den nationella samordnaren genomfört 2019–2024 (rapport 2024:095). Av rapporten framgår att många åtgärder och initiativ har varit riktade mot att utveckla gods-transporter på de inre vattenvägarna i Väner och Mälaren. Det framgår vidare att flera nya sjöfartslinjer har etablerats för att flytta gods från väg till sjöfart men att ett fåtal av dessa linjer visat sig vara av bestående karaktär, medan några har avvecklats. Enligt Trafikverket bör dock effekterna av handlingsplanen utvärderas först när de nya förutsättningarna har gällt i några år.

I mars 2024 ändrade och förlängde regeringen uppdraget till Trafikverket om en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, med fortsatt fokus på att främja överflyttning av gods från väg till sjöfart och därigenom bidra till ett effektivare och mer sammanhängande godstransportsystem. Uppdraget förlängdes tre år (LI2024/00655). Trafikverket ska inom ramen för det förlängda uppdraget fortsätta arbetet med gröna korridorer. Vidare ska Trafikverket etablera en samverkansplattform för fossilfri sjöfart inför

innovationsupphandlingar. Slutligen skulle Trafikverket redovisa ett förslag på en myndighetsgemensam portal med samlad information om hur nya sjöfartslinjer för inrikes sjöfart och närsjöfart kan startas i syfte att minska de administrativa bördorna. Förslaget om en myndighetsgemensam informationsportal redovisades i mars 2025 i Trafikverkets årliga redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (TRV 2018/93261). En delredovisning av projektet lämnades till regeringen den 30 november 2025. Av denna framgår att Trafikverket redogjort för arbetet med att ta fram en samlad informationsportal för sjöfartslinjer som ska underlätta för aktörer att starta och driva sjötrafik genom att presentera myndighetsinformation och praktiska vägledningar på ett och samma ställe. Arbetet hittills har främst handlat om att utforma portalens informationsinnehåll, baserat på ett tidigare förslag från Trafikverket, samt att involvera berörda myndigheter och aktörer. Planen är att portalen ska publiceras i en första version under första halvåret 2026, med bredare innehåll under hösten 2026. Informationsportalen ska i huvudsak samla och strukturera befintlig information från olika myndigheter och organisationer, snarare än skapa helt nytt material (TRV 2025/65371 och LI2025/01096). En slututvärdering är planerad senast 1 oktober 2028 med slutredovisning senast den 4 december 2028.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om inlandssjöfart och kustsjöfart, senast i betänkande 2024/25:TU15. Utskottet konstaterade att det gjorts ett antal insatser på området liksom att frågan alltså är väl uppmärksammat. Det saknades därför skäl för utskottet att ta ytterligare initiativ på området, varför motionsförslagen avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av inlandssjöfart och kustsjöfart liksom av att sjöfarten avlastar vägtransporterna. Utskottet konstaterar att en överflyttning till sjöfart är angelägen, inte bara för klimatet, utan även för att avlasta vägnätet och järnvägen och därigenom motverka kapacitetsbrist. Utskottet välkomnar därför de åtgärder som främjar inlands- och kustsjöfarten och konstaterar med tillfredsställelse att frågan är väl uppmärksammat, som framgår av redovisningen ovan. När det gäller överflyttning av gods ser utskottet positivt på att regeringen i den nationella infrastrukturplaneringen och i godstransportstrategin tydligt framhåller sjöfartens roll.

Utskottet välkomnar även investeringsstödet för överflyttning av gods-transporter från väg till järnväg och sjöfart, som godkänts av EU-kommissionen och som haft till syfte att stärka klimat- och konkurrenskraftsperspektivet i godstransportsystemet.

Utskottet ser vidare mycket positivt på arbetet med en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Den handlingsplan som presenterades 2019 och de åtgärder som därefter har vidtagits – såsom samrådsforum, analyser av torrhamnar och omlastningskajer samt inrättandet av kontaktpunkter hos berörda myndigheter – har bidragit till ökad samverkan och kunskapsspridning. Utskottet välkomnar även att uppdraget till den nationella samordnaren har förlängts och utvecklats med fokus på gröna korridorer, fossilfri sjöfart och minskade administrativa bördor. Den planerade myndighetsgemensamma informationsportalen bedöms kunna underlätta för aktörer som vill etablera nya sjöfartslinjer genom att samla relevant information och tydliggöra regelverk och processer.

Utskottet finner mot den redovisade bakgrunden inga skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2025/26:2780 (V) yrkande 48 i denna del, 2025/26:3653 (S) yrkande 84 och 2025/26:3728 (C) yrkande 82.

Vissa frågor om hamnar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hamnar. Utskottet hänvisar till de insatser som görs bl.a. inom ramen för den nationella godstransportstrategin och av den nationella sjöfartssamordnaren. Utskottet understryker samtidigt hamnarnas betydelse för sjöfarten och godstransportsystemet.

Jämför reservation 12 (S), 13 (V) och 14 (C).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 49 framhåller Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att en svensk nationell hamnstrategi bör arbetas fram skyndsamt. Enligt motionärerna bör strategin tas fram från ett civilt beredskapsperspektiv eftersom utländskt ägande av hamnar har visat sig vara en säkerhetsrisk i många länder.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 81 pekar Aylin Nouri m.fl. (S) på behovet av att utarbeta en nationell hamnstrategi. Enligt motionärerna är hamnarna av helt avgörande betydelse för svensk försörjning, beredskap och konkurrenskraft. I yrkande 83 vill motionärerna se över möjligheterna för hamnar att utvecklas till energihubbar, eftersom hubbarna kan förse både den egna verksamheten och externa användare, som vägfordon och fartyg, med olika energislag samt producera och lagra förnybar energi.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 55 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ta fram en nationell hamnstrategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse. En sådan strategi skulle enligt motionärerna bl.a. kunna innefatta frågan om hur det svenska hamnnätet kan

bli en allt viktigare del av den svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomiskt och miljömässigt avseende.

I motion 2025/26:619 yrkar Serkan Köse (S) på en nationell livsmedels- och energiberedskap via hamnarna. I ett osäkert omvärldsläge bör enligt motionären en nationell strategi tydliggöra statens ansvar och ange hur hamnarnas kapacitet, infrastruktur och kopplingar till övriga transportsystem kan stärkas, så att de står rustade för att hantera både vardagens handel och framtidens kriser.

I motion 2025/26:926 anför Fredrik Lundh Sammeli (S) att regeringen bör ta fram en nationell hamnstrategi. En sådan strategi bör enligt motionären bl.a. utformas så att den skapar samordning och helhetssyn genom en sammanhållen nationell plan för att optimera hamnarnas kapacitet, med hänsyn till både handel och Försvarsmaktens behov.

I motion 2025/26:1429 av Teresa Carvalho m.fl. (S) anför motionärerna att det bör tas fram en hamnstrategi för Sverige och att Sjöfartsverket bör ges i uppdrag att genomföra strategin. Strategins viktigaste uppgift är enligt motionärerna att identifiera hamnar av särskild strategisk betydelse för svenska transporter. Dessa hamnar ska prioriteras i förhållande till övriga när det gäller statligt finansierad infrastruktur, men motionärerna menar att strategin också ska tydliggöra de åtaganden och krav som de prioriterade hamnarna ska uppfylla.

I motion 2025/26:159 yrkande 1 anför Eric Palmqvist (SD) att det bör utarbetas en nationell hamnstrategi. Motionären framhåller att hamnar, till skillnad från annan grundläggande infrastruktur, huvudsakligen är ett kommunalt ansvar, vilket skapar risker, eftersom kommunerna saknar förmåga att planera utifrån nationella behov. Därför behövs det enligt motionären en mer samordnad statlig styrning. Därtill är utländskt ägande i vissa hamnar problematiskt, enligt motionären. Därför bör staten ta ett större ansvar och ange vilka hamnar som ska prioriteras och hur försäljning av hamnmark ska regleras.

Bakgrund och pågående arbete

Allmänt om de svenska hamnarna

Sjöfart har en viktig roll för godstransporter och står för drygt 60 procent av de gränsöverskridande transportererna och knappt 30 procent av de inrikes transportererna. Efter att andelen sjötransporter hade minskat under en femårsperiod visar statistik från Trafikanalys att den hanterade godsmängden i svenska hamnar ökade under 2024 för att återigen sjunka något under 2025. Totalt hanterades 41,03 miljoner ton gods i svenska hamnar under tredje kvartalet 2024. Antalet passagerare i svenska hamnar uppgick till knappt 9,1 miljoner under tredje kvartalet 2024. Siffrorna inkluderar både utrikes och inrikes gods och passagerare. Under samma period 2025 hanterades 40,93 miljoner ton gods i svenska hamnar och antal passagerare uppgick till knappt

8,8 miljoner passagerare, vilket innebar en liten minskning jämfört med samma period föregående år (Trafikanalys kvartalsstatistik, november 2025).

I regeringens nationella godstransportstrategi från 2025 för ett konkurrenskraftigt näringsliv framhålls att svenska hamnar har en central roll för både inhemska och internationella godstransporter. I Sverige finns ett hundratal hamnar som hanterar gods, varav ca 80 är renodlade godshamnar. Ungefär hälften av hamnarna ägs av kommunala bolag, medan resten drivs av privata aktörer eller samägs av kommuner och privata företag. Den totala godsvolymen som hanteras i svenska hamnar uppgår till omkring 160–170 miljoner ton per år, där Göteborgs hamn är störst med ca 35–40 miljoner ton, motsvarande mer än 20 procent av den totala volymen. Hamnarna utvecklas i ökande grad till intermodala noder för omlastning mellan sjöfart och järnväg. Göteborgs hamn är också den svenska hamn som är mest integrerad i det globala sjöfartsnätverket, enligt FN:s konferens för handel och utvecklings (Unctad) Port Liner Shipping Connectivity Index.

Sammanlagt finns det omkring 150 möjliga omlastningsplatser för sjöfart i Sverige. Av dessa är 54 allmänna hamnar och 25 ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), varav fem klassificeras som stomhamnar. Hamnarna i stomnätet hanterar drygt 40 procent av den totala godsvolymen i svenska hamnar. Att ingå i TEN-T medför bl.a. möjlighet till EU-medfinansiering av infrastrukturinvesteringar och vissa krav på tillgång till alternativa bränslen och landström för sjöfart. EU:s stomhamnar betraktas som strategiskt viktiga och utgör knutpunkter i det europeiska stomnätets nio transportkorridorer. I Sverige omfattar detta hamnarna i Göteborg, Köpenhamn-Malmö, Trelleborg, Stockholm och Luleå.

Trafikverket och Sjöfartsverket samverkar i hanteringen av ärenden enligt plan- och bygglagen (2010:900) och miljöbalken (1998:8808) som rör sjöfart. Trafikverket ansvarar för den strategiska infrastrukturplaneringen i samråd med Sjöfartsverket i sjöfartsärenden såsom hur trafikslagen samverkar på en viss sträcka, var hamnar och andra terminaler lokaliseras och vilka kapacitetsförändringar nya tvärförbindelser leder till. Sjöfartsverket har å sin sida det operativa ansvaret för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Operativa synpunkter som Sjöfartsverket lämnar kan t.ex. gälla framkomligheten, utmärkningen och kapaciteten i ett sjötrafikstråk eller en farled. Andra frågor kan vara hur sjötrafiken påverkas av planerat byggande i närheten av farleder och av sträckning, lokalisering och fri höjd på broar, kraftledningar etc. som korsar farleder. Trafikverket ansvarar vidare för att peka ut riksintressen för sjöfarten och för en dialog med Sjöfartsverket om ändringar och preciseringar av utpekade riksintressen.

Enligt rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2025 sjönk godshanteringen i svenska hamnar påtagligt under pandemin, för att ett par år senare ta ytterligare ett steg ned. Under 2024 steg godsmängderna åter, men volymerna ligger fortfarande under nivåerna såväl före som under pandemin. På passagerarsidan låg volymerna under 2024 kvar på samma nivå

som de två åren före. De var förvisso bättre än under pandemin, men väl under nivån före pandemin.

Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart

Inom ramen för den förra godstransportstrategin fick Trafikverket 2018 i uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482/TS), vilket redovisats närmare i tidigare avsnitt. I samordnarens uppdrag har bl.a. ingått att 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. Med utgångspunkt i en inledande analys, Analys av torrhamnar och avlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar (I2020/00071), har flera efterföljande studier och forskningsprojekt initierats som närmare undersöker behov av och förutsättningar för omlastningsplatser på de inre vattenvägarna. Till exempel har det genomförts forskningsprojekt med inriktning mot samhällsplanering och urbana kajer samt urban vattenburen logistik genomförts.

Hösten 2020 utökades den nationella samordnarens uppdrag (I2020/03042). Samordnaren fick nu i uppgift att också belysa frågor om hamnar och hamnavgifter, bl.a. i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft så att fler transporter flyttas från väg till sjöfart. I rapporten Tilläggsuppdrag hamnar (I2021/02496) presenteras flera åtgärder inom området. En av de föreslagna åtgärderna är att hamnens organisation och styrning ses över, vilket t.ex. har lett till att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har tagit fram en handledning om ägarstyrning av kommunala hamnar. Vidare menar samordnaren att Trafikverkets möjligheter att medfinansiera investeringar i hamnars anläggningar bör utredas för att nödvändiga förändringar ska kunna genomföras. I rapporten framhålls även behovet av statlig styrning, framför allt på miljö- och klimatområdet, liksom behovet av samverkan eftersom hamnarna har en central roll inte bara för sjöfarten utan också som logistik- och energinoder.

Den nationella samordnarens uppdrag utökades ytterligare under 2022, bl.a. med uppgiften att föra en dialog med branschorganisationen Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna (I2022/00180).

Stabila transportmönster väntas i de svenska hamnarna

Enligt Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 präglades utvecklingen av svenska hamnar under 2010-talet av stabilitet i godsvolymer och antal anlöp, till skillnad från pandemiåret 2020. Ett skäl är att svenska hamnar i regel uppfyller funktionen av en ”gateway” till sitt lokala eller regionala omland. Sverige har ett femtiotal allmänna hamnar vilket möjliggör en spridd distribution av gods. Den historiska trenden visar

på en utveckling där det inte har skett någon ökad koncentration av sjöfarten till färre hamnar i Sverige.

Trafikverket bedömer att en sannolik utveckling framöver bör leda till fortsatt ökning av containerhantering. Containerhamnarna kommer därför sannolikt att spela en än mer central roll i det svenska godstransportsystemet. Ökad containerisering bedöms driva utvecklingen mot större centralisering till färre hamnar i det segmentet. Samtidigt är det sannolikt med en ökad specialisering av hamnar, där vissa hamnar fokuserar mer på specifika typer av gods eller tjänster. Att vissa hamnar är viktiga för totalförsvaret och för försörjning av landet i kris kan enligt Trafikverket bidra till att bevara den diversifierade hamnstrukturen.

Mål om fossilfrihet

Enlig regeringens nya nationella godstransportstrategi från 2025 utgör hamnarna en fundamental del av sjöfartens infrastruktur och spelar en central roll för att sjöfarten ska kunna bli fossilfri. Tillgänglighet till infrastruktur för alternativa drivmedel och möjlighet att ansluta fartygen till hamnens elnät (landström), effektiva lastningar och lossningar, optimerade fartygsanlöp samt miljö- och klimatstyrande hamnavgifter är några exempel på verktyg som hamnen förfogar över. Kostnaderna för hamnavgifter står för en betydande andel av den totala transportkostnaden beroende på segment. I strategin konstateras att hamnarna har en stor potential att minska utsläppen genom att exempelvis använda miljödifferentierade avgifter som gynnar miljö- och klimatvänliga fartyg och rederier.

Fungerande hamnar vid kris

Regeringen konstaterar i propositionen Totalförsvaret 2025–2030 att Sverige är beroende av en väl fungerande sjöfart för vår utrikeshandel och varuförsörjning (prop. 2024/25:34). Tillgången på sjötransporter under höjd beredskap behöver säkerställas så långt som möjligt. Regeringen konstaterar vidare att en väl fungerande och underhållen transportinfrastruktur, i vilken bl.a. hamnar ingår, är en viktig förutsättning för att det militära försvaret ska kunna lösa sina uppgifter. Bland annat omvärldsläget och Natomedlemskapet medför enligt regeringen behov av investeringar i den svenska transportinfrastrukturen. Det rör sig t.ex. om investeringar i fasta installationer som hamnar. Trafikverket har fått i uppdrag att tillsammans med Sjöfartsverket, Försvarsmakten och Fortifikationsverket inleda förberedande utredningar och undersökningar för att en reservhamn till Visby hamn ska skapas i Kappelshamn på Gotland så snart möjligt.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och SKR publicerade i mars 2024 en handbok om civil beredskap för hamnar som riktar sig till kommuner och kommunala verksamheter (MSB2312). Mot bakgrund av hamnarnas viktiga roll i det svenska transportsystemet beskrivs det i handboken bl.a. hur rollerna och ansvarsfördelningen för hamnarna ser ut mellan

kommuner, länsstyrelser, Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Polismyndigheten och Sveriges Hamnar. I handboken beskrivs även lagreglerade uppgifter samt delar som ansvar och roller, planering, risker och sårbarheter samt utbildning och övning.

Lagen om granskning av utländska direktinvesteringar

Utländska direktinvesteringar har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft, men det finns också risker med att utländska aktörer förvärvar svenska företag som bedriver skyddsvärd verksamhet.

Med lagen (2023:560) om granskning av utländska direktinvesteringar som trädde i kraft den 1 december 2023 infördes förutsättningar för att förhindra utländska investerares strategiska förvärv av företag vars verksamhet, information eller teknik har betydelse för Sveriges säkerhet eller för allmän ordning eller allmän säkerhet i Sverige. Genom lagen inrättades även en granskningsmyndighet med möjlighet att granska utländska direktinvesteringar och, om det är nödvändigt, förbjuda dem.

Ökat hamnskydd

I Transportstyrelsens rapport Ökat hamnskydd från den 31 mars 2025, som är en redovisning av ett regeringsuppdrag om att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser om hamnskyddsgränser och hamnskyddsmyndighet, föreslår Transportstyrelsen förändringar i såväl lagen (2006:1209) om hamnskydd som i förordningen (2006:1213) om hamnskydd, för att stärka skyddet av hamnar och fullt ut uppfylla EU:s hamnskyddsdirektiv (TSG 2024-3102).

Bakgrunden är att nuvarande ordning anses otydlig när det gäller ansvarsfördelning och inte tillräckligt enhetlig. Förslaget innebär att staten tar ett större ansvar för hamnskyddet och att Transportstyrelsen ska genomföra hamnskyddsutredningar och fastställa hamnarnas skyddsområden, medan Polismyndigheten blir central hamnskyddsmyndighet med ansvar för att godkänna hamnskyddsplaner, hamnskyddschefer och samordna övningar. Hamnaktörerna ska även fortsättningsvis genomföra skyddsåtgärder men inom tydligare ramar.

Sammantaget syftar förslagen till ett mer robust, likvärdigt och effektivt hamnskydd mot hot som terrorism och sabotage, med planerat ikraftträdande av lag- och förordningsändringarna den 1 januari 2027.

EU:s hamnstrategi

I juli 2025 meddelade EU-kommissionen att man har påbörjat förberedelser för en EU-hamnstrategi. I ett pressmeddelande framhålls att hamnar måste vara anpassade för att stödja Europas framtida ekonomiska och strategiska behov eftersom de fungerar som portar för handel, logistik, energi och militär mobilitet. Enligt ansvarig kommissionär Apostolos Tzitzikostas kommer en

omfattande hamnstrategi för EU att syfta till att stödja hamnarnas långsiktiga konkurrenskraft med fokus på säkerhet, energiomställning och hållbarhet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om hamnar, senast i betänkande 2024/25:TU15. Utskottet påminde om att hamnarnas roll är väl uppmärksammas i godstransportstrategin och framhöll särskilt det arbete som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart gör inom ramen för sitt uppdrag. Motionsförslagen avstyrktes därmed. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka svenska hamnars betydelse för sjöfarten och godstransportsystemet liksom betydelsen av en väl fungerande infrastruktur kring dessa. Utskottet påminner i sammanhanget om att hamnarnas roll är väl uppmärksammas i godstransportstrategin. Utskottet vill även särskilt framhålla det arbete som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart gör inom ramen för sitt uppdrag där samverkan med hamnarnas aktörer är en viktig del för att utveckla hamnarna men även för att identifiera adekvata åtgärder. Utskottet konstaterar likaså att frågor om beredskapsfrågor är uppmärksammas i genomförda och pågående initiativ.

Utskottet delar regeringens bedömning i den nationella godstransportstrategin från 2025 att hamnarna är centrala intermodala noder och att deras funktion som länkar mellan sjöfart, järnväg och väg behöver stärkas. Särskilt de hamnar som ingår i TEN-T har en strategisk betydelse, inte minst genom möjligheten till EU-medfinansiering och de krav som ställs på bl.a. alternativa bränslen och landström. Utskottet vill i sammanhanget även framhålla vikten av att säkerställa att svenska hamnar får goda förutsättningar att utvecklas inom ramen för den kommande EU-hamnstrategin.

När det gäller planering och ansvarsfördelning konstaterar utskottet att Trafikverket och Sjöfartsverket har tydligt definierade roller, där Trafikverket ansvarar för den strategiska infrastrukturplaneringen och utpekande av riksintressen, medan Sjöfartsverket svarar för operativ tillgänglighet och säkerhet till sjöss. Utskottet ser positivt på denna samverkan men vill understryka vikten av ett helhetsperspektiv i planeringen, där hamnarnas funktion som logistik- och energinoder beaktas.

Utskottet noterar vidare det arbete som bedrivs genom den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart. De analyser och åtgärder som rör torrhamnar, omlastningskajer, hamnorganisation och hamnavgifter har bidragit till ökad kunskap och samverkan inom sektorn. Utskottet anser att frågor om hamnarnas styrning, finansiering och incitament för miljö- och klimatanpassning är av fortsatt stor betydelse för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och möjliggöra överflyttning av gods från väg till sjöfart.

Utskottet vill betona att hamnarnas roll i totalförsvaret och för landets försörjningsberedskap talar för att upprätthålla en ändamålsenlig geografisk spridning och redundans i systemet. Utskottet ser även positivt på regeringens betoning av hamnarnas roll i klimatomställningen.

Mot bakgrund av det säkerhetspolitiska läget understryker utskottet att fungerande och skyddade hamnar är av avgörande betydelse för totalförsvaret. De satsningar och utredningar som aviserats, inklusive arbetet med en reservhamn på Gotland, är viktiga åtgärder för att stärka robustheten i transport-systemet. Utskottet välkomnar även arbetet med att stärka hamnskyddet genom tydligare ansvarsfördelning och statlig samordning samt införandet av lagen om granskning av utländska direktinvesteringar, som bidrar till att skydda säkerhetskänslig verksamhet i hamnsektorn.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan bedömer utskottet att det för närvarande inte finns något behov av att ta ytterligare initiativ på området. Motionerna 2025/26:159 (SD) yrkande 1, 2025/26:619 (S), 2025/26:926 (S), 2025/26:1429 (S), 2025/26:2780 (V) yrkande 49, 2025/26:3653 (S) yrkandena 81 och 83 samt 2025/26:3728 (C) yrkande 55 avstyrks därmed.

Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om arbetet med sjöfartens miljö- och klimatpåverkan. Utskottet framhåller att Sverige är ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet som tar ansvar för miljön. Utskottet framhåller vidare det arbete som görs inom EU och IMO för att minska miljö- och klimatpåverkan och välkomnar även de initiativ som regeringen har tagit inom området. Utskottet välkomnar även regeringens satsningar på elektrifiering, hållbara drivmedel och gröna sjöfartskorridorer, liksom arbetet med en nationell samordnare och innovationsupphandlingar som syftar till att påskynda omställningen.

Jämför reservation 15 (S), 16 (V, MP) och 17 (C).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) i yrkande 46 att regeringen bör utreda möjligheten att införa ett klimatkliv för sjöfarten. Enligt motionärerna efterfrågar branschen ett klimatkliv för sjöfarten för att påskynda och underlätta sjöfartens omställning. I yrkande 53 anför motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten. I yrkande 54 anför att regeringen bör utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering av ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg. Vidare anför motionärerna i yrkande 55 att Trafikanalys bör ges i uppgift att

följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. I yrkande 56 anförs att regeringen i linje med Riksrevisionens rekommendationer bör ge Havs- och vattenmyndigheten (HaV) i uppdrag att, i samråd med Transportstyrelsen och till kommande åtgärdsprogram för havsmiljön, ta fram mer konkreta och genomförbara insatser för att minimera sjöfartens miljöpåverkan. I yrkande 57 anförs att regeringen bör se till att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden. I yrkande 58 anförs motionärerna att regeringen bör verka för att International Maritime Organization (IMO) fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningens betänkande Havet och människan. Slutligen anförs motionärerna i yrkande 59 att regeringen bör agera för att Sverige verkar för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg så att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön.

I partimotion 2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 18 anser motionärerna att regeringen bör se till att det skyndsamt genomförs en översyn av förutsättningarna av ett riktat investeringsstöd i form av ett klimatkliv för sjöfarten för att minska utsläppen av växthusgaser. En beredning bör enligt motionärerna se över vilka nationella möjligheter Sverige har för statligt stöd till sjöfarten när den ingår i EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS).

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 28 föreslår Aylin Nouri m.fl. (S) att Sverige ska driva frågan om förbud mot skrubbing av tankar på internationellt vatten. Motionärerna hänvisar till en forskningsstudie från IVL Svenska Miljöinstitutet som visar att dödligheten bland djurplankton – en organismgrupp som är avgörande för havens ekosystem – är hög även vid mycket låga koncentrationer av skrubbevatten. I yrkande 87 lyfter motionärerna fram vikten av att förbättra förutsättningarna för skärgårdstrafikens konvertering till el eller andra klimatvänliga drivmedel.

I kommittémotion 2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 40 framförs vikten av att ställa om till fossilfri sjöfart. Motionärerna pekar på att sjöfartens fossila beroende behöver minska och ersättas med förnybara alternativ.

I kommittémotion 2025/26:2825 yrkande 9 lyfter Stina Larsson m.fl. (C) fram förbud mot skrubberdumpning. Enligt motionärerna dumpar fartyg stora volymer kraftigt förorenat vatten i Östersjön, och motionärerna vill därför att EU förbjuder utsläpp från skrubbrar i hela Östersjön.

I kommittémotion 2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) framförs i yrkande 77 ett önskemål om att undersöka möjligheten att ta fram riktlinjer som anger att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått från svensk hamn inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045. I yrkande 78 anförs motionärerna vidare att regeringen bör se över

möjligheten att införa miljözoner för sjöfarten. Syftet skulle enligt motionärerna vara att öka användningen av landström när fartyg ligger i hamn och att minska koldioxidutsläppen.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 78 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ge ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar. I yrkande 80 framför motionärerna ett önskemål om att laddstolpar längs kusten ska inkluderas i Trafikverkets uppdrag. Vidare lyfter motionärerna i yrkande 95 att de ekonomiska incitamenten att välja förnybara framför fossila drivmedel bör stärkas även inom sjöfarten. Motionärerna framför att det bör åstadkommas genom att sträva efter lagstiftning internationellt och inom EU.

I kommittémotion 2025/26:3774 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 40 anför motionärerna att HaV bör få till uppgift att upprätta ett nationellt register över muddrings- och dumpningsärenden. Motionärerna påminner om att detta också är något som Miljömålsberedningen har lyft fram.

I motion 2025/26:865 föreslår Magnus Manhammar (S) att regeringen studerar förutsättningarna för att leda om farleder för kommersiell fartygs- trafik från känsliga områden i Östersjön. Motionären lyfter fram att det finns områden som är känsligare än andra och att det tyvärr finns farleder som passerar just genom sådana områden.

I motion 2025/26:1626 av Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S) anför motionärerna att förbudet mot utsläpp av skrubbevatten ska utsträckas till att gälla hela Sveriges vattenområde, inklusive Sveriges ekonomisk zon. Därtill vill motionärerna att man i lag säkerställer tillsyn och sanktions- möjligheter via Kustbevakningen.

I motion 2025/26:1922 anför Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) att det är viktigt att förhindra oljeutsläpp från fartygs- trafik. Motionärerna anser att det vore bra med en nationell radarfunktion som följer fartygs- trafiken och där man kan anropa och varsla besättningen, liknande en flygtrafikledarkontroll.

I motion 2025/26:2849 yrkande 10 framför Markus Wiechel (SD) att regeringen bör återkomma med förslag som syftar till att stimulera elektrifieringen av pendelbåts- och skärgårdsflottan, exempelvis genom övergångs- bidrag för mindre rederier som behöver investera i en elektrifierad båtflotta. Motionärerna pekar på att det för att i snabb takt bistå i arbetet med att elektrifiera färjeflottan krävs tydliga incitament att faktiskt snabba på omställningen.

Bakgrund och pågående arbete

Fartygs- trafiken i vattnen runt Sverige är intensiv och Östersjön tillhör världens mest trafikerade hav. Fartygs- trafiken kan påverka miljön på olika sätt, både direkt och indirekt, och generera utsläpp både i luft och i vatten. När det gäller luftutsläpp bidrar sjöfarten exempelvis till utsläppen av koldioxid, svavel- dioxid, kväveoxider och partiklar. Naturvårdsverket uppger att huvuddelen,

ungefär 70 procent, av utsläppen från utrikes transporter kommer från sjöfart, vilka uppgick till ungefär 5,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2023. Det är ungefär dubbelt så mycket som 1990.

De flesta bestämmelser som syftar till att skydda miljön och som gäller sjöfarten är i grunden internationella och arbetet bedrivs inom ramen för flera internationella organisationer. Att sjöfarten i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete innebär att flagg- och kuststaterna har begränsade möjligheter att ställa nationella krav på sjöfarten. Arbetet bedrivs främst inom IMO. Miljöfrågor behandlas huvudsakligen i Kommittén för skydd av den marina miljön och Transportstyrelsen samordnar Sveriges deltagande.

Den mest omfattande konventionen för miljöskydd är Internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol), som har antagits av IMO. Detaljerade bestämmelser för att förhindra föroreningar från fartyg finns också i resolutioner och koder från IMO.

Helsingforskommissionen (Helcom) arbetar för att skydda den marina miljön i Östersjön från alla typer av föroreningar. I Helcom sluts regionala överenskommelser mellan Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Ryska federationen, Sverige, Tyskland och EU.

Osparkommissionen har beslutat om att skydda ekosystemen och den biologiska mångfalden i havsområden på internationellt vatten i Nordostatlanten.

Sjöfartens klimatpåverkan

Regeringens klimatpolitiska handlingsplan

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan från december 2024 konstateras att ca 90 procent av Sveriges import och export transporteras med sjöfart och att sjöfarten är av avgörande betydelse för handel och ökat välbefinnande, i Sverige och i världen. Regeringen framhåller samtidigt att sjöfarten står för ungefär 3 procent av de globala växthusgasutsläppen. Vidare framför regeringen att antalet sjötransporter väntas öka till följd av en växande global efterfrågan på godstransporter. Under de senaste åren har det skett en betydande utveckling av lösningar som minskar energianvändningen – fartyg som drivs med fossilfria sjöfartsbränslen eller el samt nya, effektivare godslösningar. Regeringen konstaterar dock att sjöfarten trots denna utveckling ligger efter vägtransporterna i omställningen. Regeringen pekar på att det finns flera hinder. Bland annat är sjöfarten mångskiftande till sin karaktär, fartyg och båtar byggs i olika storlekar, de har i regel lång livslängd och är i hög grad specialiserade för att utföra olika typer av transportarbete. Det innebär att det krävs olika och anpassade lösningar för att minska utsläppen. Ett annat hinder är att kostnaden för hållbara bränslen och tekniker är högre än för motsvarande konventionella dito, och det finns en begränsad betalningsvilja hos transportköparna och därmed begränsad efterfrågan. Regeringen framhåller även att yrkestrafiken i hög grad är internationell och måste förhålla sig till de förutsättningar som

finns globalt. Bristen på effektiv global lagstiftning på klimatområdet är en barriär för sjöfartens omställning. I den klimatpolitiska handlingsplanen framför regeringen även att omställningen till hållbara och fossilfria drivmedel för sjöfarten, precis som för flyget, kräver ett helhetsgrepp om inblandning, produktion och infrastruktur. I den klimatpolitiska handlingsplanen anför regeringen att den bedömer att EU ETS kommer att fortsätta att vara ett viktigt instrument för att kraftigt minska utsläppen mellan 2030 och 2040. Regeringen avser att verka för att ambitionen i lagstiftningen upprätthålls.

Den nationella godstransportstrategin

I den nationella godstransportstrategi som regeringen presenterade den 10 november 2025 understryker regeringen att omställningen av sjöfarten kräver fler åtgärder för ökad produktion och användning av hållbara drivmedel, elektrifiering och effektivare ruttplanering. För att påskynda elektrifieringen av fordonsflottan samt för att stimulera en mer hållbar sjöfart behövs ytterligare åtgärder. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar också framhållit att omställningen till hållbara och fossilfria drivmedel för sjöfarten kräver ett helhetsgrepp.

Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Som påpekats i tidigare avsnitt beslutade regeringen i mars 2024 att förlänga uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart i de delar som fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet samt ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ökad intermodalitet i godstransport-systemet. En ny uppgift för samordnaren är att etablera en samverkansplattform med relevanta offentliga aktörer, t.ex. på lokal och regional nivå, för att utveckla former för innovationsupphandlingar som kan påskynda sjöfartens omställning till fossilfrihet och elektrifiering. I Trafikverkets årliga redovisning av regeringsuppdraget om nationell samordnare, som presenterades den 27 mars 2025, framfördes bl.a. att det behövs en kombination av olika styrmedel för att påskynda sjöfartens omställning och underlätta etableringen av gröna sjöfartskorridorer före 2030.

Uppdrag till Energimyndigheten

Regeringen gav i januari 2025 Energimyndigheten i uppdrag att analysera behovet av stöd för att påskynda omställningen till en fossilfri sjö- och luftfart (KN2025/00082). Energimyndigheten skulle även föreslå hur utformningen av sådana stöd ska se ut. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet) den 2 februari 2026 (ER 2026:03). Analysen visar enligt myndigheten att dagens styrmedel inte är tillräckliga för att nå klimatomål och nettonollutsläpp till 2050. Energimyndigheten föreslår kombinationer av riktade stöd, stärkt forskning och bättre nationell samordning. Rapporten lyfter även behovet av stöd för fossilfria bränslen och infrastrukturlösningar som t.ex. landström i hamnar.

Internationellt samarbete

Sjöfartens utsläpp av växthusgaser, framför allt från godstransporter, sker ofta över landgränser och mellan kontinenter. Styrning på global nivå är därför central för att sjöfarten ska kunna ställa om. Det pågår ett globalt samarbete inom IMO och det har satts upp mål som innebär att världens länder ska sträva mot att den internationella sjöfarten når nettonollutsläpp till eller omkring 2050. Ambitionen är kollektiv och innebär inte några åtaganden för enskilda stater, men målet ska nås inom sjöfarten och utan kompensatoriska åtgärder i andra sektorer. Därtill har IMO beslutat om mellanliggande kontrollstationer för utsläppsminskningar. Det finns även ambitioner om att öka sjöfartens energieffektivitet och om att användningen av tekniker och drivmedel med noll eller nära noll växthusgasutsläpp ska motsvara 5–10 procent av sjöfartens energibehov på global nivå 2030. IMO arbetar nu med att utveckla styrmedel för att minska sjöfartens globala utsläpp i linje med de antagna målen. Inriktningen är att ta fram en global drivmedelsstandard, med krav på att använda hållbara sjöfartsdrivmedel med stegvis lägre klimatpåverkan, i kombination med en marknadsbaserad mekanism som beräknas träda i kraft under 2027.

Regeringen framför i sin skrivelse (skr. 2024/25:87) med anledning av Riksrevisionens rapport Statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet (RiR 2024:18) att regeringen avser att fortsätta arbetet med att minska miljöpåverkan från sjöfarten bl.a. genom de regionala och internationella förhandlingar där Sverige i flera frågor har en ledande roll.

Sverige valdes i november 2025 in i IMO:s råd, vilket innebär att Sverige får fortsatta möjligheter att påverka den globala sjöfartens utveckling. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) framhöll i en kommentar med anledning av beslutet att Sverige genom platsen kommer att verka för en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart.

EU:s lagstiftningspaket om klimat

I juli 2021 lade kommissionen fram ett lagstiftningspaket för att nå det nya 2030-målet. Paketet kallas 55-procentspaketet (Fit for 55) och innehåller bindande regler på klimat-, energi- och transportområdena som styr hur EU ska nå minst 55 procent minskade nettoutsläpp till 2030 jämfört med 1990 och nå klimatneutralitet senast 2050. I 55-procentspaketet ingår bl.a. ändrade regler för EU ETS, regler för att minska utsläppen och öka användningen av hållbara drivmedel för sjöfarten (Fuel EU Maritime) och regler om laddinfrastruktur och vätgas.

Utsläppshandel och krav på minskad utsläppsintensitet för sjöfarten inom EU

EU ETS regleras i EU-direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen. Genom EU ETS sätts ett pris på koldioxid och ett årligt tak för utsläpp i de sektorer som omfattas. Systemet

täcker ca 40 procent av EU:s totala utsläpp. Regelverkets övergripande ambition har genom 55-procentspaketet skärpts från 43 till 62 procents utsläppsminskningar till 2030 jämfört med 2005 års nivåer genom att antalet utsläppsätter på marknaden kommer att minska i snabbare takt. Sedan 2024 inkluderas sjöfarten i EU ETS. Sjöfartssektorn kommer att successivt fasas in i utsläppshandelssystemet och fr.o.m. 2026 ska sektorn vara helt inkluderad. Inledningsvis omfattas större fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 för perioden 2024–2026.

Utsläppen som omfattas är följande:

- På resor mellan medlemsstater och inom hamnar i EU omfattas 100 procent av utsläppen.
- På resor till hamnar som har ett avstånd på upp till 300 nautiska mil från en EU-hamn omfattas 100 procent av utsläppen.
- På resor mellan en medlemsstat i EU och ett tredjeland omfattas 50 procent av utsläppen.

Fuel EU Maritime

EU:s förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport (Fuel EU Maritime) började i huvudsak tillämpas den 1 januari 2025. Förordningen syftar till att minska sjöfartens klimatpåverkan genom att öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättande energikällor vid sjötransporter. I förordningen fastställs enhetliga regler för ett gränsvärde för växthusgasintensiteten i energi som används ombord på fartyg och en skyldighet för fartyg att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamn. Förordningen ska tillämpas på alla fartyg, oberoende av flagg, som har en bruttodräktighet över 5 000 och som används för att transportera passagerare eller gods för kommersiella ändamål. För att förordningen ska kunna tillämpas på ett ändamålsenligt sätt har kompletterande nationella bestämmelser införts med regler om bl.a. straffavgift, sanktionsavgift, tillsyn och överklagande (prop. 2024/25:76, bet. 2024/25:TU8, rskr. 2024/25:146).

Infrastruktur för alternativa bränslen

AFIR

Sommaren 2023 antog EU förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR). AFIR tillämpas sedan den 13 april 2024 och innehåller mål för omfattningen och placeringen av den infrastruktur för alternativa drivmedel som medlemsstaterna ska uppnå vid olika angivna tidpunkter. Målen och vissa andra krav ska antas av varje medlemsstat i ett nationellt handlingsprogram, som ska utvärderas och följas upp löpande. När det gäller hamnar berörs färjor, kryssningsfartyg och containerfartyg för trafik med fartyg med en bruttodräktighet över 5 000. För berörda hamnar innebär AFIR att mål, nationella handlingsplaner och rapporteringsmekanismer föreskrivs. De hamnar som har tillräcklig trafik för

att omfattas av målen ska fr.o.m. den sista december 2029 ha kapacitet att tillhandahålla landström till minst 90 procent av anlöpen med container-, ropax- respektive passagerarfartyg med en bruttodräktighet över 5 000.

Handlingsprogram enligt AFIR

Som tidigare nämnts har det genom AFIR tagits fram bindande krav för EU:s medlemsstater att säkerställa en utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel som är tillgänglig för allmänheten i hela EU. Energimyndigheten har fått i uppdrag att bistå regeringen med underlag och bedömningar så att Sverige kan uppfylla de skyldigheter som följer av förordningen. Av Energimyndighetens rapportering från november 2024 framgår att intresset för fartyg som drivs på flytande naturgas och biogas har ökat sedan mitten av förra decenniet. De största användarna av flytande naturgas på svenskt vatten är färjorna som går mellan Visby, Nynäshamn och Oskarshamn, vilket motsvarade 14 procent av inrikes energianvändning inom sjöfarten under 2022.

Enligt AFIR ska varje medlemsstat ta fram handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa drivmedel inom transportsektorn och utbyggnaden av tillhörande infrastruktur. I december 2024 skickade regeringen in ett utkast till handlingsprogram till EU-kommissionen. Kommissionens uppgift var därefter att bedöma medlemsstaternas utkast och i förekommande fall utfärda rekommendationer till medlemsstaterna. Dessa rekommendationer skulle därefter utfärdas av medlemsstaten senast sex månader efter att utkastet hade lämnats in. Slutligen skulle varje medlemsstat utarbeta sitt slutliga nationella handlingsprogram i lättläst och begriplig form och anmäla detta till kommissionen senast den 31 december 2025.

Den del av det slutliga AFIR-handlingsprogrammet som rör sjöfart och hamnar togs fram av Energimyndigheten och rapporterades till regeringen den 8 oktober 2025. I denna delrapport presenteras bl.a. ett analytiskt underlag om behovet av utbyggnad av landström och tankinfrastruktur för alternativa drivmedel i svenska hamnar och behovet av samlade data för uppföljning av AFIR-kraven. Därtill konstateras att Sverige redan har påbörjat utbyggnaden av viss infrastruktur, men att ytterligare insatser krävs för att uppfylla vissa bindande mål till 2030 (Energimyndigheten, Underlag till handlingsprogram enligt artikel 14 i AFIR – sjöfart och hamn, dnr 2025-209433).

Mot bakgrund av att kommissionen blev försenad med sina kommentarer på det svenska utkastet till handlingsprogram skickade regeringen in sin slutliga version av handlingsprogrammet till kommissionen under februari 2026.

Sjöfartsnäringens klimatmål

Sjöfartsnäringen har satt upp klimatmål för sektorn och i mars 2019 överlämnades dess färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Färdplanen togs fram av Svensk Sjöfart, Skärgårdsredarna och Sveriges Hamnar och innehåller bl.a. en analys av utmaningar för en fossilfri sjöfart och en checklista med ett

stort antal förslag på åtgärder, såväl för sjöfartsnäringens aktörer som för politiker, myndigheter, kommuner och andra aktörer.

Gröna sjöfartskorridorer

Sverige har tillsammans med en rad länder kommit överens om att verka för att införa ett antal gröna sjöfartskorridorer genom den s.k. Clydebank deklARATIONEN. Ambitionen är att ha minst sex gröna sjöfartskorridorer i drift i mitten på 2020-talet, och fram till 2030 ska ytterligare korridorer vara fossilfria. Begreppet som sådant definieras inte närmare än att bränslet ska vara fossilfritt utifrån ett livscykelperspektiv. En grön sjöfartskorridor är därmed en linje som trafikeras av fartyg som inte släpper ut några växthusgaser. Sverige har åtagit sig att underlätta för berörda aktörer, att undanröja hinder samt att överväga att integrera bestämmelser för gröna korridorer i nationella handlingsplaner. Trafikverket och den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart arbetar bl.a. för att införa gröna sjöfartskorridorer i Sverige. Som ett första steg i arbetet med gröna sjöfartskorridorer inleddes en kartläggning under 2022 där elva linjer med särskilt goda förutsättningar för att bli gröna sjöfartskorridorer identifierades. Under sommaren 2024 presenterades en handlingsplan för hur arbetet med gröna sjöfartskorridorer ska bedrivas fram till juni 2027. Handlingsplanen beskriver olika insatser för att överbygga ekonomiska hinder i syfte att stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer.

Hållbara förnybara drivmedel för sjöfarten

Stöd

Klimatklivet är ett nationellt svenskt investeringsstöd som infördes 2015 och som administreras av Naturvårdsverket. Syftet är att stödja investeringar som leder till varaktiga minskningar av utsläppen av växthusgaser i Sverige. Stödet kan ges till företag, kommuner, regioner och organisationer. Klimatklivet regleras genom förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Klimatklivet kan bl.a. ge stöd till investeringar som krävs för att övergå till eldrift, biogas eller andra hållbara drivmedel. Företag inom sjöfartsnäringen kan ansöka om medel för att genomföra nödvändiga investeringar för omställning, såsom elektrifiering av färjor eller landanslutning i hamn. Stöd till investeringar som främjar hydrerad vegetabilisk olja (HVO) kan ges när drivmedlet som ersätts inte omfattas av reduktionsplikt och det därför inte finns andra styrmedel som främjar biodrivmedel.

Fonden för ett sammanlänkat Europa finansierar insatser inom ramen för bl.a. TEN-T. Sverige har på detta sätt fått medfinansiering från EU för bl.a. insatser som flytande naturgas (LNG) för fartyg samt färjor med batteridrift.

Handlingsplan för fossilfria drivmedel

Regeringen beslutade i maj 2025 om att en bokstavsutredare ska ta fram en handlingsplan för fossilfria drivmedel för bl.a. sjöfarten. Utredaren ska

analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas (LI2025/01033). Tillgången kan tillgodoses genom produktion i Sverige och genom import. Utifrån utredningens analys och kartläggning ska utredaren ta fram en handlingsplan med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjö- och luftfart. I handlingsplanen bör det enligt regeringen bl.a. ingå en beskrivning av förväntad inhemsk produktion och import och hur en ökad samordning och samverkan med berörda aktörer i näringslivet, akademien och den offentliga sektorn kan utformas. Utredningen kompletterar uppdraget som regeringen gav till Energimyndigheten i januari 2025 (se under nästa rubrik). Utredaren ska lämna sitt förslag på handlingsplan senast den 30 april 2026.

Sjöfartens elektrifiering

Elektrifiering inom sjöfarten kan förutom framdriften av fartygen och strömförsörjning under gång även avse laddning när fartygen ligger vid kaj, s.k. landström.

Genom den tidigare nämnda EU-förordningen Fuel EU Maritime införs en skyldighet för passagerarfartyg och containrar att använda landströmsförsörjning för alla elbehov när de är förtöjda vid kajen i större EU-hamnar fr.o.m. 2030, i syfte att minska luftföroreningarna i hamnar, som ofta ligger nära tätbefolkade områden.

Av Trafikanalys rapport Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag, från november 2024, framgår att bara 5 procent av den totala energin som fartyg använde vid kaj i svenska hamnar var landström 2022. Denna del kan enligt myndigheten antas öka under kommande år med tanke på kraven i AFIR att tillhandahålla landström och kraven i Fuel EU Maritime för passagerar- och containerfartyg att använda landströmsförsörjning för alla elbehov när de är förtöjda vid kajen i större EU-hamnar fr.o.m. 2030. Trafikanalys konstaterar samtidigt att hamnar enligt gällande regler, till skillnad från flygplatser, i dag inte får sälja el för någon annans räkning, vilket försvårar elöverföringen till fartygen.

Av Energimyndighetens tidigare nämnda rapportering om skyldigheter som följer av AFIR från november 2024 framgår att elektrifieringen av sjöfarten börjar komma ur en utvecklingsfas. I rapporten anges att Trafikverket driver flertalet av Sveriges vägfärjor och har påbörjat en elektrifieringsprocess. År 2016 togs beslut om att Färjerederiets flotta ska bli klimatneutral samt att huvudalternativet är elektrifiering, eftersom elektrifiering passar vägfärjornas trafikmönster med relativt låga hastigheter och korta reseavstånd samt möjlighet att investera i långsiktiga avtal med landanläggningar. Hösten 2024 var tio fartyg elektrifierade, huvudsakligen linfärjor som har lägre energiförbrukning. Under kommande år ska det enligt rapporten ske en stor utrullning även av elektrifierade frigående färjor som både är större, går

snabbare och tar fler fordon. I rapporten anges vidare att det utöver Trafikverkets färjor finns ett antal eldrivna färjor och turistbåtar i drift, t.ex. två konverterade färjor mellan Helsingborg och Helsingör. Energimyndigheten uppger att möjligheten att använda eldrivna fartyg förväntas vara begränsad till dessa segment fram till 2030 på grund av tekniska och logistiska begränsningar.

I regeringens klimathandlingsplan från 2024 föreslås att en analys ska genomföras av hur man på ett effektivt sätt ska kunna främja fartyg som drivs på el och konvertering av fartyg till eldrift. Dessa förslag genomförs, med vissa tillägg, i det tidigare nämnda uppdraget till Energimyndigheten. Regeringen bedömer att elektrifiering av transportsektorn är centralt för att Sverige ska nå sina klimatmål och åtaganden inom EU. Som nämnts ovan kan Klimatklivet ge stöd till investeringar som krävs för att övergå till eldrift.

I regleringsbrevet för 2022 fick Trafikanalys två uppdrag av regeringen som handlade om ökad elektrifiering inom sjöfarten. Ett uppdrag handlade om att öka användningen av land- och laddström, och ett annat om att utreda förutsättningarna för eldrivna fartyg. Uppdragen redovisades i december 2022 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. I sin redovisning av regleringsuppdraget föreslog Trafikanalys nya styrmedel för elsjöfart, bl.a. en skattereduktion för landström, en klimatpremie för elfartyg och stöd till land- och laddinfrastruktur i hamnar. Trafikanalys framförde att det är främst inom passagerartrafiken, med dess ofta kortare resor och stadiga trafik på samma hamnar, som det finns förutsättningar för batterielektriska fartyg, särskilt om fartbehovet kan hållas nere.

När det gäller hamnarnas elektrifiering med infrastruktur menade Trafikanalys att den behöver gå hand i hand med utvecklingen av elektrifierade fartyg. Trafikanalys framhöll att Sverige ligger i framkant i Europa när det gäller antalet hamnar som i någon form erbjuder landström, men konstaterade samtidigt att den totala användningen av landström är låg. Trafikanalys underströk vikten av ett brett arbete och en kombination av styrmedel för att minska trösklarna för en ökad elsjöfart.

När det gäller frågan om miljözoner i hamnar har Trafikanalys anfört att det inte är lämpligt att införa miljözoner i vissa hamnar för att öka användningen av ladd- och landström. Enligt myndigheten är miljözoner generellt sett ett styrmedel som kan ha sin plats när marknaden är mogen och det finns flera operatörer inom relevanta segment som kan leva upp till de krav som ställs. Elektrifieringen av sjöfarten har dock enligt myndigheten inte kommit dit än.

I januari 2025 överlämnade Utredningen om elektrifierade transporter betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024: 97). Utredningen pekar på att övergången till fossilfria bränslen innebär en viktig del av klimatomställningen för sjöfarten och påpekar att enligt Trafikverket utgör en tredjedel av skeppsvarvens nybeställningar fartyg avsedda för alternativa bränslen. Trafikverket konstaterar också att antalet laddhybrider ökar. Sådana fartyg kan använda elektriciteten inte enbart för framdrift utan

även när fartyget ligger i hamn. Detta kommer att leda till ett större behov av att kunna erbjuda laddinfrastruktur och landström i hamnarna i framtiden. För att kunna erbjuda tillräcklig kapacitet för en elektrifierad sjöfart kommer därför kapacitetsbehovet i hamnarna att öka betydligt. Transportföretagen har bedömt att kapacitetsbehovet av el kan uppgå till ca 440–460 megawatt för svenska hamnar 2030. Detta leder i sin tur till att elnätet sannolikt behöver byggas ut för de flesta av dessa hamnar.

Utöver landström och laddning för fartygens behov kommer enligt utredningen också andra delar av verksamheten inom en hamn att elektrifieras. Exempel på detta är elektrifiering av hamnkranar och terminalfordon. Laddstationer för ellastbilar är också en naturlig del av en elektrifierad hamninfrastruktur. Även vätgashubbar kan anläggas inom hamnar. Sådana hubbar kan både producera, lagra och distribuera vätgas utefter behovet inom hamnen.

Regeringen remitterade i september 2025 en promemoria om stöd till ladd- och tankinfrastruktur för tunga transporter (KN2025/01701). Förslagen i promemorian innebär bl.a. att det ska bli enklare för stödmottagare att få stöd för laddinfrastruktur för fartyg.

Sjöfart i känsliga kust- och havsområden

Enligt FN:s havsrättskonvention Unclos är staterna skyldiga att skydda och bevara den marina miljön och vidta de åtgärder som krävs och som är förenliga med konventionen för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar av den marina miljön från alla slags källor. Flera hårt trafikerade fartygsrutter i Sveriges närområde passerar nära eller genom marina skyddade områden som Natura 2000-områden och marina naturreservat samt andra känsliga havsområden. Få havsområden i Sveriges närhet är helt fria från fartygstrafik.

På initiativ av havsområdets kuststater kan IMO besluta om regionala särkrav för s.k. särskilt känsliga havsområden. År 2005 utpekades Östersjön ut som ett särskilt känsligt havsområde, vilket öppnar för specifika åtgärder, t.ex. trafikstyrning som visar sjöfarten hur den ska undvika ett område för att det är svårnavigerat eller för att det är särskilt känsligt. Andra åtgärder kan vara striktare tillämpning av krav på utsläpp och krav på utrustning eller införande av sjötrafikinformationstjänst. Totalt finns det 14 särskilt känsliga havsområden, och tre av dessa återfinns i norra Europa: Östersjön, Vadehavet och västeuropeiska vatten. Härutöver finns ett flertal specialområden som är beslutade av IMO och finns i Marpol. Östersjön och Nordsjön samt Engelska kanalen är utpekade utsläppskontrollområden, vilka delas in i kontrollområden för luftutsläpp av svavel från fartyg (SECA) och av kväveoxider (NECA).

Miljömålsberedningen föreslog i sitt delbetänkande att en särskild utredare ska ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden. Miljömålsberedningen föreslog vidare att regeringen ska verka för att IMO fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön ändras

eller läggs om. Miljömålsberedningen pekade ut områdena över Salvorev, mellan Fårö och Gotska sandön samt mellan Norra Midsjöbanken och Hoburgs bank. Miljömålsberedningen anförde att regeringen därför så fort som möjligt bör begära att IMO fattar beslut om att områdena fredas från kommersiell fartygstrafik genom att farlederna läggs om till alternativa rutter.

HaV skulle enligt sin instruktion för 2025 sammanställa och på ett överskådligt sätt redovisa tillgänglig information om status för skyddet av limniska och marina områden i Sverige. När det gäller kustområden och marina områden ska myndigheten göra en bedömning av om skyddet är utformat så att det bildar ett representativt, ekologiskt sammanhängande och funktionellt nätverk som bidrar till att säkerställa och bevara den biologiska mångfalden i svenska hav. En delredovisning lämnades in den 9 september 2025. Enligt HaV närmar sig Sverige målet om 30 procent skydd av marina och limniska miljöer, men i nuvarande takt kommer målet inte att nås till 2030. Skyddet är ojämnt fördelat och ofta otillräckligt utformat för att långsiktigt bevara biologisk mångfald, särskilt i djupa marina områden samt i större sjöar och vattendrag. För att nå målen krävs det enligt HaV ett snabbare och mer strategiskt områdesskydd med bättre reglering av negativ påverkan, komplettering av nätverket, förbättrad kunskap genom kartläggning och uppföljning samt starkare nationell och regional styrning. Den 10 februari 2026 redovisade HaV sin slutgiltiga sammanställning och uppdateringen av handlingsplanen för marint områdesskydd. Handlingsplanen visar hur Sverige kan stärka och utvidga skyddet av marina områden för att nå både nationella och internationella mål, och planen är även ett viktigt underlag för en effektivare nationell styrning och planering av det marina områdesskyddsarbetet. Handlingsplanen innehåller ett brett paket med konkreta åtgärder som syftar till förbättrad samverkan, bättre och mer tillgänglig kunskap samt en effektivare förvaltning av marina skyddade områden.

Om skrubbing av tankar

Skrubbar är en utrustning för att rena fartygets rökgaser, så att det som släpps ut till luften innehåller relativt låga nivåer av svavel. Skrubbar med öppna system tömmer sedan tvättvattnet med alla föroreningar som tvättats ur rökgasen ut i havet. Även skrubbar med stängda system producerar avtappningsvatten med farliga ämnen som kan släppas ut i vattnet. Användningen av skrubbar har gjort att utsläppen av svavel till luften har minskat men utsläppen till vattnet har ökat.

I rapporten Tankrengöring och dess påverkan på havsmiljön (rapport 2020:6) konstaterar Havsmiljöinstitutet att regleringen av skrubbing av tankar i huvudsak bygger på internationellt sjöfartsregelverk, främst Marpol och särskilt dess bilaga II. Dessa bestämmelser har införlivats i svensk rätt genom lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg. Regelverket är dock komplext och differentierat, eftersom tillåtna utsläpp och krav på

hantering beror på hur de transporterade ämnena klassificeras utifrån miljö- och hälsofarlighet. Enligt rapporten medför detta ett betydande tolkningsutrymme och variationer i hur reglerna tillämpas i praktiken.

I rapporten framhålls vidare att gällande internationella regler tillåter lagliga utsläpp av tvättvatten och kemikalierester i samband med tankrengöring under vissa förutsättningar, exempelvis när det gäller avstånd till land och fartygens driftförhållanden. Samtidigt konstateras att regelverket inte fullt ut tar hänsyn till hur tankrengöring faktiskt genomförs i praktiken, särskilt eftersom rengöring ofta sker till sjöss snarare än i hamn, ibland i miljömässigt känsliga områden. Detta innebär att utsläpp kan ske även om regelkraven formellt är uppfyllda.

En central iakttagelse i rapporten är att det råder betydande brister i statistik, rapportering och tillsyn. Det saknas tillförlitlig och systematisk information om när och var tankrengöring sker, vilka volymer som släpps ut och vilka ämnen som ingår i utsläppen. Denna kunskapsbrist försvårar både miljöriskbedömningar och en effektiv uppföljning av om regelverket ger tillräckligt skydd för den marina miljön.

Mot denna bakgrund bedömer institutet att den nuvarande internationella regleringen inte nödvändigtvis står i proportion till de potentiella miljörisker som tankrengöring innebär. Utsläpp från skrubbing av tankar kan innehålla komplexa blandningar av ämnen med både akuta och långsiktiga effekter på marina organismer, särskilt i slutna eller känsliga havsområden. I rapporten förordas därför att försiktighetsprincipen tillämpas i högre grad och att regelverket ses över. I avsaknad av bättre data bör utsläpp i samband med tankrengöring enligt rapporten i större utsträckning betraktas som potentiellt miljöfarliga, vilket kan motivera skärpta krav eller förändrade regler. Sammanfattningsvis konstaterar rapportförfattarna att dagens internationella lagstiftning ger ett grundläggande ramverk för tankrengöring, men att både tillämpning, uppföljning och miljöskydd behöver stärkas för att bättre motsvara de faktiska miljöriskerna.

Det kan i sammanhanget påpekas att det inom EU inte finns någon enhetlig lagstiftning som förbjuder utsläpp från skrubbrar, men att många länder och hamnar på eget initiativ har förbjudit tömning av skrubbervatten i vissa delar av nationellt vatten.

Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer

I regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet (skr. 2024/25:87) framhåller regeringen att den välkomnar Riksrevisionens granskning (RiR 2024:18). Regeringen anför att den håller med om delar av Riksrevisionens rekommendationer men i några fall gör en annorlunda bedömning. Regeringen framför att den är aktiv för att stärka svensk sjöfart och minska sjöfartens

påverkan på havsmiljön. Regeringen påminner om att sjöfartens förutsättningar i stor del styrs av internationella regler och EU-rätten. Det är därför viktigt att arbetet i första hand bedrivs globalt eller regionalt och att det nationella genomförandet av reglerna och tillämpningen av regelverket inte avviker från de internationella normerna eller det EU-rättsliga regelverket. Regeringen framhåller dock att detta inte utesluter att man kan behöva vidta nationella åtgärder om det är motiverat.

Regeringen påminner om att den i januari 2025 beslutade om en ändring i förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg enligt vilken det är förbjudet med utsläpp till vatten från öppna skrubbrar sedan den 1 juli 2025 och blir förbjudet med utsläpp till vatten från alla skrubbrar den 1 januari 2029. Regeringen avser att fortsätta arbetet med att minska miljöpåverkan från sjöfarten, t.ex. genom de ovannämnda åtgärderna, samt genom de regionala och internationella förhandlingar där Sverige i flera frågor har en ledande roll, t.ex. förbud mot utsläpp från skrubbrar.

Dumpning av muddermassor i havet

HaV samlar årligen in information från länsstyrelserna om beviljade och utnyttjade dispenser för dumpning av muddermassor i havet. Myndigheten samlar in uppgifterna från domar och tillståndsbeslut men även från anmälnings- eller tillsynsbeslut eller kontrollrapporter. HaV är skyldig att sammanställa och rapportera uppgifter om påverkan på havsmiljön till följd av dumpning och muddring enligt Helcom, Oskar och IMO.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, senast i betänkande 2024/25:TU15. Utskottet framhöll då att det har skett en positiv utveckling av lösningar som minskar sjöfartens miljö- och klimatpåverkan men att betydande utmaningar kvarstår, särskilt när det gäller utsläppsrening och omställning till hållbar drift. Utskottet framhöll bl.a. det arbete som görs inom EU och IMO och välkomnade regeringens initiativ på området. Utskottet bedömde att de frågor som togs upp i motionerna redan var väl uppmärksammade, varför motionsförslagen avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att sjöfarten spelar en viktig roll i transportsystemet genom att tillgodose effektiva transporter och genom att den har en avgörande betydelse för handel och ökat välstånd – såväl i Sverige som i övriga världen. Utskottet kan konstatera att det under de senaste åren har skett betydande och positiv utveckling av lösningar som bidrar till att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, vilket utskottet välkomnar. Utskottet kan samtidigt, liksom tidigare, konstatera att sjöfarten har flera utmaningar att

hantera på miljö- och klimatområdet för att på ett genomgripande sätt kunna bidra till den gröna omställningen.

Utskottet betonar att de flesta regler för miljöskydd inom sjöfarten har internationell grund och att arbetet huvudsakligen bedrivs inom ramen för Helcom, Oskar och IMO. Även om flagg- och kuststaterna har begränsade möjligheter att ställa egna krav, är det positivt att Sverige genom regeringen deltar aktivt i internationella och regionala beslut för att minska miljöpåverkan.

Sjöfartens klimatpåverkan är betydande och förväntas öka i takt med den globala efterfrågan på godstransporter. Utskottet noterar regeringens bedömning att sjöfarten ligger efter vägtransporterna i omställningen till fossilfria bränslen och energieffektivitet, vilket beror på fartygens mångskiftande karaktär, hög specialisering, lång livslängd och internationella konkurrensförutsättningar. Utskottet välkomnar därför regeringens satsningar på elektrifiering, hållbara drivmedel och gröna sjöfartskorridorer, liksom arbetet med en nationell samordnare och innovationsupphandlingar som syftar till att påskynda omställningen.

Utskottet noterar att EU:s regelverk, inklusive EU ETS och Fuel EU Maritime, skapar bindande krav på minskad klimatpåverkan och ökad användning av hållbara drivmedel för sjöfarten. EU-förordningen AFIR ställer även krav på utbyggnad av landströms- och tankinfrastruktur för alternativa drivmedel i hamnar. Utskottet understryker vikten av att Sverige uppfyller dessa mål och stöder regeringens arbete med handlingsprogram och nationella initiativ.

Utskottet framhåller att elektrifiering av sjöfarten är en central del i omställningen, särskilt i passagerartrafik och på linfärjor, och att investeringar i landström, laddinfrastruktur och vätgashubbar i hamnar är viktiga för att möjliggöra detta. Utskottet noterar Trafikanalys bedömning att det krävs en kombination av olika styrmedel för att öka eldriftens utbredning och att miljözoner inte är lämpliga förrän marknaden är mogen.

Utskottet betonar också att sjöfart i känsliga kust- och havsområden kräver särskild uppmärksamhet. Utskottet välkomnar Riksrevisionens rekommendationer på området och stödjer regeringens åtgärder för att minska påverkan, bl.a. genom förbud mot utsläpp från skrubbar och genom att verka för omledda farleder i känsliga områden.

Vidare noterar utskottet HaV:s arbete med att följa upp dumpning av muddermassor i havet i enlighet med internationella krav.

När det gäller behovet av strategiskt marint områdesskydd konstaterar utskottet att HaV nyligen har antagit en handlingsplan för marint områdesskydd som syftar till att skapa stärkt samarbete, förbättrade kunskapsunderlag och verktyg samt bättre uppföljning och prioriterade åtgärder för att hjälpa Sverige att nå både nationella och internationella mål för marint områdesskydd.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att Sverige är ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet som tar ansvar för miljön. Det är utskottets

uppfattning att det även i fortsättningen är viktigt för Sverige att ha en hög ambitionsnivå. Förutom stora miljö- och klimatvinster är en sådan hållning till gagn såväl för den svenska sjöfarten och dess konkurrenskraft som för varumärket Sverige.

Utskottet anser sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:865 (S), 2025/26:1626 (S), 2025/26:1922 (S), 2025/26:2780 (V) yrkandena 46 och 53–59, 2025/26:2789 (V) yrkande 18, 2025/26:2825 (C) yrkande 9, 2025/26:2849 (SD) yrkande 10, 2025/26:3582 (C) yrkandena 77 och 78, 2025/26:3653 (S) yrkandena 28 och 87, 2025/26:3728 (C) yrkandena 78, 80 och 95, 2025/26:3732 (S) yrkande 40 och 2025/26:3774 (MP) yrkande 40.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Gotlandstrafiken. Utskottet hänvisar bl.a. till den upphandling av färjetrafik till och från Gotland som Trafikverket har genomfört för perioden 2027–2035 och de krav som har ställts på bl.a. fartyg, kapacitet, turtäthet, nationell säkerhet, prissättning och minskad klimatpåverkan. Utskottet framhåller också betydelsen av en väl fungerande färjetrafik till och från Gotland som tillgodoser invånarnas och näringslivets transportbehov och som främjar regional utveckling.

Jämför reservation 18 (S), 19 (V) och 20 (MP).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 61 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och infrastrukturfinansiering. Detta anser motionärerna är helt avgörande för öns gods- och persontransporter. I yrkande 62 anser motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag om hur Trafikverket framöver kan äga och driva Gotlandstrafiken. På så sätt, menar motionärerna, säkerställs långsiktiga villkor för tillgänglighet, priser, turtäthet och hållbarhet. I yrkande 63 vill motionärerna att regeringen ska återkomma med särskild kompensation i enlighet med Region Gotlands bedömningar, riktad till resenärer och fraktköpare, för de fortsatt höga frakt- och biljettpriserna i Gotlandstrafiken. En kompensation som garanterar rimliga priser fram till 2027, när nuvarande avtalsperiod löper ut, och även därefter måste komma på plats. I yrkande 64 anser motionärerna att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att

tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk för kvalitet, pris-sättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar. I yrkande 65 anser motionärerna slutligen att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge Region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 24 lyfter Aylin Nouri m.fl. (S) fram den nationella betydelsen av goda förbindelser till och från Gotland, inbegripet rimliga transportkostnader. Motionärerna pekar på de ökade kostnaderna för överfart mellan fastlandet och Gotland. Enligt motionärerna behöver regeringen återkomma med förslag på hur denna klyfta ska kunna minskas. I yrkande 25 anser motionärerna att det ska vara ett absolut krav att Gotlandstrafiken är svenskflaggad.

I kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 143 anser Katarina Luhr m.fl. (MP) att det bör ställas utsläppskrav i upphandlingen av Gotlandstrafiken som är i linje med transportsektorns klimatmål. Motionärerna påpekar att sjöfarten kräver stora insatser för omställning till fossilfrihet.

I motion 2025/26:1155 framhåller Hanna Westerén (S) behovet av en reformering av Gotlandstillägget, med syftet att åstadkomma sund konkurrens på transportområdet och stärka försörjningsberedskapen. Enligt motionären är goda kommunikationer avgörande för Gotlands möjligheter att utvecklas som en trygg och stabil plats för näringslivetableringar och varuproduktion.

I motion 2025/26:1342 vill Hanna Westerén m.fl. (S) se rimliga och rättvisa villkor för Gotlandstrafiken. Motionärerna menar att staten måste ta ett större och långsiktigt ansvar för Gotlandstrafiken som en del av den nationella infrastrukturen, eftersom kraftiga prisökningar och bristande förutsägbarhet nu hotar Gotlands utveckling.

I motion 2025/26:2484 framhåller Jesper Skalberg (M) att en ny modell för statens upphandling av Gotlandstrafiken bör övervägas. Motionären anför att Gotland är helt beroende av snabba, prisvärda och pålitliga transporter till fastlandet för att säkra likvärdiga levnadsvillkor, social sammanhållning och en konkurrenskraftig besöksnäring. Staten måste därför enligt motionären höja ambitionsnivån i kommande upphandlingar.

Bakgrund och pågående arbete

Regeringen lyfter i den nationella godstransportstrategin och infrastrukturplaneringen vikten av robusta och tillförlitliga transporter för hela landet och att transportinfrastrukturen ska fungera för näringslivet och medborgarna. Detta gäller alla trafikslag, inklusive sjöfart.

Nuvarande färjetrafik till och från Gotland

Staten ansvarar för trafikförsörjningen mellan Gotland och fastlandet. Trafikverket är den myndighet som har i uppdrag att upphandla färjetrafik till

och från Gotland för att säkerställa tillgången till väl fungerande kommunikationer. Det nuvarande trafikeringsavtalet som gäller för perioden 2017–2027 har tecknats med Destination Gotland AB. Den upphandlade färjetrafiken går mellan Visby och Nynäshamn respektive Visby och Oskarshamn. Färjorna är höghastighetsfartyg med en restid på drygt tre timmar. Nynäshamn trafikeras med två tur-och-retur-resor per dag och Oskarshamn trafikeras med en tur-och-retur-resa per dag. Under högsäsong och storhelger utökas antalet turer per dag. Av persontrafiken går ca 25 procent på den södra linjen (Oskarshamn) och 75 procent på den norra (Nynäshamn). Godstransporterna är jämnt fördelade över båda linjerna. Utöver den upphandlade färjetrafiken trafikeras även Västervik ibland under sommarsäsongen. Biljettpriserna varierar beroende på säsong, linje och avgångstid och det finns ett max- och takpris (genomsnittligt pris respektive högsta pris) för gotlänningar och gods. Takpriset anpassas årligen utifrån inflations- och bränsleprisförändringar. För besökare gäller marknadsprissättning. I enlighet med gällande avtal betalas en statlig ersättning till Destination Gotland om 498 miljoner kronor per år (fast pris) samt viss riskdelning vid större bränsleprisförändringar.

Trafikverkets upphandling av färjetrafik till och från Gotland för perioden 2027–2035

I juli 2020 gav den dåvarande regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland. I uppdraget ingick även att analysera ett alternativ där staten driver Gotlandstrafiken i egen regi. Trafikverket redovisade sitt uppdrag i september 2021 och föreslog då att en modell med statligt ägda fartyg och upphandlad drift ska tillämpas för trafiken i framtiden. Detta bedömdes ge bättre konkurrensförutsättningar och lägre kostnader för staten. Trafikverket bedömde dock att det inte är möjligt för staten att etablera ett rederi och anskaffa fartyg redan till nästkommande trafikperiod från 2027. Trafikverket ansåg därför att nästa upphandling liksom tidigare borde genomföras som en sammanhållen upphandling av fartyg och drift. I uppdraget till Trafikverket ingick även att belysa frågan om hur Gotlandstrafiken ska kunna bli fossilfri till 2045. Trafikverket pekade på att vägen till fossilfrihet innehåller ett antal valmöjligheter kring vilken trafik som ska köras och i vilken takt klimatgaser ska reduceras och fossilfria bränslen införas. Trafikverket konstaterade att dessa val påverkar kostnaderna för trafiken och att frågan om trafikering och klimatmål samt tidpunkt för en eventuell upphandling med statliga fartyg kommer att hanteras i arbetet med kommande upphandlingar. I föregående avsnitt om sjöfartens miljö- och klimatpåverkan finns utförligare beskrivningar av transportsektorns klimatmål.

Trafikverket inledde upphandlingen av färjetrafik till och från Gotland 2027–2035 i augusti 2023 och anbudstiden gick ut i mars 2024. I förfrågningsunderlaget ställde Trafikverket bl.a. krav om antalet turer, avgångs- och

ankomsttider, överfartstid, kapacitet, fartyg, minskad klimatpåverkan, prissättning och nationell säkerhet.

Efter att ha slutfört upphandlingen beslutade Trafikverket i juni 2024 att teckna avtal med Gotlandsbolagets dotterbolag, det danskregistrerade rederiet Alvina Shipping, om att bedriva färjetrafik till och från Gotland 2027–2035, med ytterligare två optionsår. Enligt det nya avtalet kommer den statliga ersättningen för färjeverksamheten att uppgå till 280 miljoner kronor per år (fast pris) samt viss riskdelning vid större bränsleprisförändringar. Det innebär att statens ersättning kommer att sänkas med 218 miljoner kronor per år jämfört med nuvarande avtal. Den främsta anledningen till att ersättningen kan sänkas är, enligt dåvarande vd:n för Destination Gotland, att dansk tonnage-skatt kommer att betalas i stället för svensk skatt. Avtalet med Alvina Shipping innebär att underleverantören Destination Gotland även fortsättningsvis kommer att bedriva färjetrafiken på de två linjerna Nynäshamn–Visby och Oskarshamn–Visby. Avtalet innebär vidare att samma fartyg som används i dagens trafik fortsätter att användas. Färjorna har en passagerarkapacitet på 1 500 respektive 1 650 passagerare. Under högsäsong kommer tre bilfärjor att användas och under övrig tid två färjor. Dessutom kommer ett nytt fartyg att tas i drift under 2028 som bl.a. kommer att kunna köras på vätgas. Enligt avtalet kommer Destination Gotland även fortsättningsvis att ansvara för hanteringen av de kringliggande funktionerna för terminal och incheckning samt bemanning av fartyg och kundtjänst. Vidare säger avtalet i likhet med det nuvarande avtalet att trafiken utförs med takpris för gotlänningar och gods. Förändringar i takpriskonstruktionen gör att bränslepriset inte kommer att påverka biljettpriserna i lika stor utsträckning som det nuvarande avtalet. Under den upphandlade avtalsperioden 2027–2035 gäller ett klimatkrav som innebär att operatören ska minska koldioxidutsläppen med 30 procent. Vidare är operatören en del i totalförsvaret eftersom trafikuppdraget ska utföras på ett säkert sätt i relation till såväl nationell säkerhet som informationssäkerhet. Det finns även bestämmelser i det nya avtalet som syftar till att undvika oönskade ägarförändringar.

I svaret på en interpellation om svensk flagg i upphandlingen av Gotlands-trafiken (ip. 2023/24:468) konstaterade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) att linjesjöfarten till och från Gotland omfattas av EU:s s.k. cabotageförordning, som möjliggör för Trafikverket att upphandla trafiken. Cabotageförordningen ger alla rederier inom EU rätt att lämna anbud, vilket innebär att Trafikverket inte kan ställa krav på att fartygen som utför trafiken ska ha svensk flagg. Ministern konstaterade dock att Trafikverkets avtal är utformat så att anbudsgivarna måste vara beredda på att Försvarsmakten kan komma att efterfråga ett säkerhetsskyddsavtal eftersom Försvarsmakten också nyttjar färjetrafiken mellan Gotland och Sveriges fastland.

Utredning om statligt ägda fartyg inför nästa avtal

I ett pressmeddelande från regeringen den 12 februari 2026 hänvisas till det ovannämnda uppdrag från juli 2020 som den dåvarande regeringen gav Trafikverket att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland. I uppdraget ingick att analysera ett alternativ där staten driver Gotlandstrafiken i egen regi. Av pressmeddelandet framgår att Trafikverket nu får i uppdrag att ta fram förslag om statligt ägda fartyg. Utredningen ska ta sin utgångspunkt i de analyser av alternativa modeller för färjetrafik till och från Gotland som Trafikverket redovisade i september 2021. Trafikverket ska utreda två organisatoriska alternativ samt olika alternativ för hur kommande avtal om drift av trafiken till och från Gotland skulle kunna utformas, dels när det gäller hur biljett- och transportpriserna påverkas av olika omvärldsfaktorer, dels vilka möjligheter det kan finnas att påverka biljettpriserna under en pågående ny avtalsperiod med de olika alternativen. Målsättningen är att färjetrafik enligt ett nytt avtal ska kunna påbörjas 2035.

Alternativet med statligt ägda fartyg ska innehålla förslag till var dessa i så fall ska placeras organisatoriskt och hur sådan upphandling och drift ska finansieras. Det ska också framgå om regeringen eller riksdagen behöver fatta beslut och i så fall vilka för att sådan upphandling ska kunna genomföras. Vid bedömningen av hur statligt ägda fartyg ska utformas och hur många som behöver upphandlas ska Trafikverket ta hänsyn till det militära och civila försvarets behov och den utredning som pågår om en reservhamn i Kappelshamn. Myndigheten ska även beakta förutsättningarna för fossilfri färjetrafik i sin analys.

Parallellt med detta uppdrag fortsätter Trafikverket sitt arbete, tillsammans med andra aktörer, för att se över möjligheten att vidta åtgärder som dämpar prisutvecklingen redan under innevarande avtalsperiod.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2026.

Gotlands Trafikråd

Inför avtalet om färjetrafiken 1998 beslutade riksdagen att formalisera det samråd som hade utvecklats mellan operatören och främst Gotlands kommun och länsstyrelsen i fråga om taxor, tidtabeller och andra trafik- och servicefrågor. Det resulterade i inrättandet av ett trafikanråd som länsstyrelsen hade ansvar för fram till 2009 och det tillhörande Gotlands Flyg- och Färjeråd. Därefter övertog Region Gotland ansvaret och bildade Trafikrådet. Region Gotland leder arbetet i Trafikrådet som i övrigt består av representanter från näringslivet, statliga myndigheter, organisationer, infrastrukturanvariga och trafikoperatörer. Trafikrådet arbetar för att främja klimatsmarta och goda kommunikationer till och från samt på Gotland och ska förmedla och hämta in information och kunskap. Trafikrådet kan även fungera som avstämnings- eller referensgrupp i särskilda frågor eller projekt och tar fram förslag till gotländska ståndpunkter för bl.a. färjetrafiken. Trafikrådet och Region

Gotland har inför och under Trafikverkets arbete med att ta fram underlaget för upphandlingen arbetat aktivt för att lyfta och belysa Gotlands behov och de gotländska ståndpunkterna för en fortsatt god tillgänglighet med färja till och från Gotland.

Gotlandstillägget

Gotlandstillägget infördes 1976 för att möjliggöra godstransporter till och från Gotland. Transportbolag med frakt mellan Gotland och fastlandet fick då rätt att debitera ett frakttillägg i all inrikes fjärtrafik för att kompensera merkostnaderna som uppstår vid resorna till och från ön.

Tillväxtanalys har i en rapport från september 2009 analyserat systemet med Gotlandstillägget och bl.a. lämnat förslag om hur detta ska kunna ersättas med mer transparenta och effektiva åtgärder för att främja långsiktigt stabila förutsättningar för Gotlands tillväxt och utveckling (rapport 2009:03).

Region Gotland, Gotlands Trafikråd och tolv andra aktörer på ön begärde i en skrivelse till Klimat- och näringslivsdepartementet och Landsbygds- och infrastrukturdepartementet den 15 juni 2023 att Regeringskansliet skulle utreda och ta fram en rättvis kompensationsmodell för att ersätta Gotlandstillägget. I skrivelsen framförs bl.a. kritik mot modellen med Gotlandstillägg med utgångspunkt från att den aldrig har fungerat som det var tänkt för att kompensera för de logistiska nackdelar som öläget medför. Någon åtgärd har hittills inte vidtagits med anledning av skrivelsen.

Med anledning av skriftlig fråga 2025/26:121 om kompensation till Gotlandsbor till följd av stigande färjekostnader svarade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) den 25 november 2025 att regeringen anser att bränslepriserna normaliserats och därmed bedömer att ytterligare kompensation för närvarande inte är aktuell.

Vid ett besök på Gotland den 17 december 2025 meddelade infrastruktur- och bostadsminister Carlson, tillsammans med generaldirektören för Trafikverket och Destination Gotlands vd, att en arbetsgrupp ska tillsättas som ska arbeta med att förbereda olika aspekter av Destination Gotlands inträde i det svenska tonnagesystemet, samt den fortsatta anpassningen av tak- och maxpris till de nya, lägre nivåer som kommer att gälla från februari 2027 enligt det nya upphandlingsavtalet. Arbetet kommer att bedrivas inom Trafikverket.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om Gotlandstrafiken, senast i betänkande 2024/25:TU15. Utskottet avstyrkte yrkandena, bl.a. mot bakgrund av Trafikverkets samordnade upphandling av fartyg och drift för perioden 2027–2035. Utskottet betonade samtidigt vikten av en väl fungerande färjetrafik till och från Gotland som tillgodoser invånarnas och näringslivets transportbehov och som främjar regional utveckling. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis liksom tidigare år framhålla betydelsen av en väl fungerande färjetrafik till och från Gotland som tillgodoser invånarnas och näringslivets transportbehov och som främjar regional utveckling. Utskottet vill även framhålla vikten av att beakta totalförsvarets behov mot bakgrund av ett internationellt försämrat säkerhetspolitiskt läge. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket har genomfört en sammanhållen upphandling av fartyg och drift för färjetrafiken 2027–2035 med ytterligare två optionsår. Utskottet påminner i sammanhanget om att Trafikverket i förfrågningsunderlaget för upphandlingen ställt krav på bl.a. fartyg, kapacitet, turtäthet och nationell säkerhet, liksom att verket även har ställt krav som gäller prissättning och minskad klimatpåverkan. Utskottet ser positivt på detta och välkomnar att Trafikverket har slutit ett avtal med ett rederi som ska utföra färje- verksamheten i enlighet med de ställda kraven. Utskottet ser även positivt på att det nya avtalet medför förändringar i takpriskonstruktionen som innebär att bränslepriset inte kommer att påverka biljettpriserna i lika stor utsträckning som i dagens avtal liksom att trafiken även i fortsättningen kommer att utföras med takpris för gotlänningar och gods.

Utskottet noterar att linjesjöfarten till och från Gotland omfattas av EU:s cabotageförordning, vilket innebär att Trafikverket i sin upphandling inte kan kräva svensk flagg på fartygen. Utskottet vill dock uppmärksamma att avtalen är utformade så att säkerhetsskyddsavtal kan tillämpas i samverkan med Försvarsmakten.

Gotlandstillägget har över tid ifrågasatts. Utskottet noterar dock att ytterligare compensation enligt regeringens bedömning för närvarande inte är aktuell mot bakgrund av normaliserade bränslepriser. Utskottet välkomnar samtidigt beskedet från regeringen om att en arbetsgrupp har tillsatts för att förbereda Destination Gotlands inträde i det svenska tonnagesystemet och för att anpassa tak- och maxpriser till de nya nivåerna enligt det nya upphandlings-avtalet.

Utskottet konstaterar också att Gotlands Trafikråd, under ledning av Region Gotland, är en viktig samrådsplattform i frågor som rör trafik, service och klimatsmarta transporter samt att rådet har bidragit med underlag och gotländska ståndpunkter inför upphandlingen.

När det gäller motionsyrkandet om en ny modell för statens upphandling av Gotlandstrafiken vill utskottet framhålla regeringens initiativ att ge Trafikverket i uppdrag att inför nästa upphandling 2035 ta fram förslag om statligt ägda fartyg med utgångspunkt i alternativa modeller för färjetrafik till och från Gotland och att därtill se över möjligheten att vidta åtgärder som dämpar prisutvecklingen redan under den innevarande avtalsperioden.

När det slutligen gäller Gotlandstrafikens miljö- och klimatpåverkan vill utskottet peka på att det utsläppskrav som kommer att gälla för Gotlands- trafiken under avtalsperioden 2027–2035 innebär att operatören ska minska koldioxidutsläppen med 30 procent, och utskottet menar att detta är ett steg i rätt riktning. Utskottet ser även positivt på att ett nytt fartyg kommer att tas i

drift under 2028 som bl.a. kommer att kunna köras på vätgas. Utskottet påminner vidare om att regeringen tidigare har gett Trafikverket i uppdrag att belysa hur Gotlandstrafiken ska kunna bli fossilfri till 2045.

Sammanfattningsvis ser utskottet med tillförsikt fram emot att den färjeverksamhet som Trafikverket har tecknat avtal om kommer att tillförsäkra Gotland en tillfredsställande tillgänglighet, som har sin utgångspunkt i invånarnas och näringslivets behov av säkra, klimatsmarta och prisvärda resor och transporter till och från Gotland. Utskottet finner därför för närvarande ingen anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2025/26:1155 (S), 2025/26:1342 (S), 2025/26:2484 (M), 2025/26:2780 (V) yrkandena 61–65, 2025/26:3422 (MP) yrkande 143 och 2025/26:3653 (S) yrkandena 24 och 25.

Bemannings- och kompetensfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bemannings- och kompetensförsörjning. Utskottet välkomnar det ökade söktrycket till sjöbefäls- och sjöingenjörsutbildningarna under 2025. Vidare ser utskottet positivt på de reformer som regeringen genomförde under 2024 för att underlätta rekrytering till sjöfartsyrken och det utbildningspaket som trädde i kraft den 1 januari 2026. Utskottet konstaterar samtidigt att Sverige sedan augusti 2024 tillämpar en mer restriktiv ordning för besättningsbyten utanför ordinarie gränsövergångsställen till följd av gällande Schengenregler.

Jämför reservation 21 (V).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 yrkande 60 anser Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen snarast bör göra en översyn av utbildning och certifiering av sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg. Motionärerna menar att svensk sjöfart står inför stora rekryteringsutmaningar och behöver både bättre utbildningsstrukturer och mer likvärdiga regler för yrkesutbildningar för att locka fler till branschen.

I motion 2025/26:1409 anför Johanna Rantsi (M) att regeringen bör se över möjligheten att ge gränspolisen ett tydligt uppdrag att tillgodose svenskt sjöfolks behov av att mönstra på och av fartyg. Sedan en tid tillbaka är flera svenska hamnar inte längre gränsövergångsställen, vilket enligt motionären påverkar sjöfartens möjligheter att göra besättningsbyten.

I motion 2025/26:1987 anför Johanna Rantsi (M) att det bör övervägas att göra fler svenska hamnar till gränsövergångsställen, för att underlätta för sjöfolk att mönstra på eller av det fartyg de arbetar på.

I motion 2025/26:2243 yrkar Ann-Sofie Lifvenhage (M) på att man ser över möjligheten att mönstra på och av i våra svenska godshamnar. Mot bakgrund av att tillgången på sjömän i dag är ett bekymmer bör enligt motionären flexibla möjligheter som underlättar för sjömän att ta arbete ses över.

I motion 2025/26:3666 yrkar Magnus Berntsson och Cecilia Engström (båda KD) på att det omedelbart säkerhetsställs att möjligheten till undantag vid besättningsbyten återinförs, i enlighet med tidigare praxis och EU-regler. Enligt Schengenregelverket ger både den rättsliga ramen (Schengenkodexen) och kommissionens operativa riktlinjer möjlighet till undantag för sjöfolk (C(2020) 3100). Enligt motionärerna sker detta redan i andra europeiska länder och bör naturligtvis gälla även i Sverige.

Bakgrund och pågående arbete

Utbildning av sjöfolk

Regler för utbildning och certifiering av sjöpersonal i Sverige bygger på den internationella STCW-konventionen (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) och EU-lagstiftning som anpassar dessa krav till EU. Transportstyrelsen ansvarar för godkännande av utbildningar och utfärdande av certifikat enligt STCW-regelverket. Internationellt pågår en omfattande granskning av STCW-systemet inför 2026–2028 där framtida kompetenser kopplat till automatisering, cybersäkerhet, hållbarhet m.m. diskuteras inom IMO. Detta kan på sikt leda till förändrade krav på utbildning och certifiering globalt.

Enligt rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2025 präglas arbetsmarknadssituationen inom sjöfarten av ett minskat antal ombordanställda på svenskregistrerade fartyg, trots att efterfrågan på sjöfarts-utbildad personal kvarstår. Även under 2024 noterades en nedgång i antalet ombordanställda på svenskregistrerade handelsfartyg. Nedgången var 5 procent eller i genomsnitt 125 ombordanställda under en genomsnittlig arbetsdag. Beträffande yrkeskategorin befälhavare var förändringen mycket måttlig, medan det skedde en viss nedgång för styrmän och maskinbefäl. Ingen personalkategori ökade. Andelen kvinnor bland ombordanställda var 24 procent. I rapporten noteras dock ett ökat söktryck till sjöbefälsutbildningar, vilket bedöms vara positivt ur ett långsiktigt kompetensförsörjningsperspektiv, även om effekterna ännu inte fått fullt genomslag i sysselsättningsstatistiken. Det totala antalet sökanden för höstterminen 2025 till kvalificerade sjöfartsutbildningar vid Chalmers tekniska högskola respektive Linné-universitetet ökade. För sjöingenjörsutbildningarna (maskinbefäl) kunde en ökning påvisas för fjärde året i rad. Det har inte varit lika många sökande till utbildningarna sedan 2015. För sjökaptensprogrammen var antalet sökande det största på fem år.

Den 10 april 2024 trädde en förordningsändring i kraft som utökar möjligheterna för fler att få behörigheten fartygsbefäl klass VII. Behörigheten är den som normalt behövs för att få framföra det mindre till mellanstora

tonnaget i Sverige och närområdet. Syftet med ändringen är att åtgärda bristen på sjöpersonal, inte minst eftersom sjöfartssektorn står inför stora pensionsavgångar de kommande åren. Ändringen innebär att behörighetens krav på 36 månaders däcktjänstgöring kan ersättas av en kortare handledd fartygsförlagd utbildning.

För att ytterligare förenkla för sjöfartsbranschen att nyrekrytera meddelade regeringen den 19 november 2025 att man avsåg att fatta beslut om ett utbildningspaket för sjöpersonal. Paketet består av ändringar i den lagstiftning som reglerar vilka behörigheter sjömän ska ha för att få tjänstgöra på olika typer av fartyg, samt vilken utbildning som krävs för att få dessa behörigheter. Syftet med ändringarna är dels att korrekt införliva internationella regelverk, dels att förenkla och skapa större flexibilitet för redarna. Exempelvis ändras svenska förordningar så att reglerna om utbildning och certifiering av sjömän stämmer bättre överens med internationella krav. Ett annan viktig ändring innebär att utbildningskravet för att få behörighet som lättmatros, matros och vaktgående maskinpersonal ändras så att det inte längre krävs en treårig gymnasial utbildning eller annan utbildning på gymnasial nivå. Tidigare krav på treårig utbildning medförde att vuxna som ville yrkesväxla uteslöts från denna möjlighet, vilket nu har åtgärdats. Därtill öppnas det för fler att bedriva utbildningen så länge nivån är gymnasial. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2026.

Gränsövergångsställen

Den fördragsfästa fria rörligheten för arbetskraft inom EU ger grundläggande rätt för EU-medborgare att arbeta i andra medlemsstater (artikel 45 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). Av artikel 5 i kodexen om Schengen-gränserna framgår emellertid att de yttre gränserna endast får passeras vid gränsövergångsställen och under fastställda öppettider. Sektorsspecifika undantag för sjöfart finns dock, t.ex. via kommissionens riktlinjer som antogs i april 2020 under coronapandemin (Guidelines on the facilitation of crew changes and repatriation of seafarers [2020/C 143 I/01]). Syftet med riktlinjerna var att minimera störningar i internationell sjöfart och säkerställa att sjöfolk kan mönstra på och av trots pandemirestriktioner. EU uppmanade också medlemsstaterna att behandla besättningsbyten som en prioriterad gränspassage och att underlätta undantag från generella inreserestriktioner. Det bör dock noteras att riktlinjer inte är juridiskt bindande, vilket i praktiken innebär att det krävs nationella genomförandeåtgärder (t.ex. instruktion till gränspolis, hälsomyndigheter och transportmyndigheter) för att undantag faktiskt ska tillämpas i Sverige.

Av utlänningsförordningen (2006:97) framgår i vilka kommuner det ska finnas gränsövergångsställen. I Polismyndighetens föreskrifter (PMFS 2015:5) om gränsövergångsställen redogörs för vilka gränsövergångsställen som finns i utlänningsförordningens angivna kommuner. Vidare slås det fast i

förordningen att Polismyndigheten är den myndighet som beslutar om öppettiderna vid gränsövergångsställen.

Polismyndigheten anger vidare att alla yttre gränsövergångar måste ske vid särskilt utpekade gränsövergångsställen, inklusive när det gäller besättning och passagerare som kommer till Sverige utanför EU.

Sedan augusti 2024 är Kustbevakningen och Polisen mycket restriktiva med tillstånd att skriva på och av besättning från ett fartyg i en alternativ hamn eller vid en alternativ tid. Undantag för besättningsbyten utanför dessa tider eller vid andra hamnar kan bara göras i mycket speciella fall, t.ex. vid sjukdom eller andra extraordinära omständigheter. Detta innebär att Sverige har skärpt hanteringen av besättningsbyten i förhållande till under pandemin, och att tillstånd måste sökas i god tid före anlop. Ändringen är ett tydligt genomförande av Schengenreglernas föreskrift om gränsövergångsställen och öppettider, och är alltså en nationell tillämpning av reglerna som visar hur undantag vid besättningsbyten hanteras praktiskt i Sverige. Den 19 februari 2026 beslutade regeringen emellertid att inrätta sju nya gränsövergångsställen. De nya gränsövergångsställena finns i kommunerna Grums, Höganäs, Köping, Nacka, Stenungsund, Uddevalla och Tjörn.

Inom ramen för Swedish Maritime Clearance (SMC) finns ytterligare regler för myndighetskontroll och gränsövergångar för fartyg som anlöper svenska hamnar. SMC är ett nationellt system för förhandsanmälan och samordnad myndighetskontroll av fartyg som anlöper eller avgår från svenska hamnar. Genom SMC lämnar rederier och agenter elektroniska uppgifter om fartyg, besättning, passagerare och last till de berörda myndigheterna (bl.a. Kustbevakningen, Polismyndigheten, Tullverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket). För gränsövergångar innebär detta att:

- Gräns- och tullkontroller vid Schengens yttre gräns kan planeras och genomföras på basis av förhandsinformationen i SMC.
- Besättnings- och passageraruppgifter används för att avgöra om och var gränskontroll ska ske (vid godkänt gränsövergångsställe och under fastställda tider).
- Systemet möjliggör riskbaserad kontroll, vilket kan minska behovet av fysiska kontroller när inga avvikelser identifieras.

SMC skapar alltså ingen egen materiell rätt till gränspassage eller undantag från Schengenreglerna utan är ett administrativt verktyg som säkerställer att gränsövergångar sker korrekt, samordnat och effektivt enligt gällande EU-rätt och svensk rätt.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om bemannings- och kompetensfrågor, senast i betänkande 2024/25:TU15. När det gäller frågan om gränsövergångsställen förutsatte utskottet att frågan beaktas och att åtgärder

vidtas i den utsträckning det bedöms lämpligt. Motionsförslagen avstyrktes och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att utbildning och kompetensförsörjning inom sjöfarten är av grundläggande betydelse för såväl näringens konkurrenskraft som Sveriges maritima beredskap. Det svenska regelverket för utbildning och certifiering av sjöpersonal vilar på den internationella STCW-konventionen och kompletterande EU-lagstiftning. Utskottet noterar att en översyn av STCW-systemet pågår inom IMO inför perioden 2026–2028 och att frågor om automatisering, cybersäkerhet och hållbarhet därmed kan komma att påverka framtida kompetenskrav. Det är enligt utskottets mening angeläget att Sverige deltar aktivt i detta arbete och säkerställer att nationella utbildningsstrukturer är väl anpassade till kommande förändringar. Samtidigt visar rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2025 att antalet ombordanställda på svenskregistrerade fartyg fortsatte att minska under 2024. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet det ökade söktrycket till sjöbefäls- och sjöingenjörsutbildningarna under 2025, vilket kan bidra till att stärka den långsiktiga kompetensförsörjningen. Vidare ser utskottet positivt på de reformer som genomförts för att underlätta rekrytering till sjöfartsyrken. Förordningsändringen som trädde i kraft under 2024, och som utökar möjligheterna att få behörigheten fartygsbefäl klass VII, är enligt utskottets mening ett viktigt steg för att möta bristen på sjöpersonal och kommande pensionsavgångar. Även det utbildningspaket som trädde i kraft den 1 januari 2026, med syftet att förenkla behörighetskrav och öppna för fler utbildningsvägar, bedöms kunna bidra till ökad flexibilitet och bättre rekryteringsmöjligheter, inte minst för personer som vill yrkesväxla.

När det gäller gränsövergångar framhåller utskottet att den fria rörligheten för arbetskraft inom EU är en grundläggande princip, men att denna måste förenas med Schengenregelverkets krav på passage via godkända gränsövergångsställen och under fastställda öppettider. Utskottet konstaterar att Sverige sedan augusti 2024 tillämpar en mer restriktiv ordning för besättningsbyten utanför ordinarie gränsövergångsställen och tider. Detta är en följd av gällande Schengenregler och innebär att undantag endast beviljas i särskilda fall. Utskottet noterar samtidigt att regeringen den 19 februari 2026 beslutade om att inrätta sju nya gränsövergångsställen placerade i sju olika kommuner.

Utskottet anser även fortsättningsvis att det är viktigt att regelverket tillämpas rättssäkert och förutsebart. SMC är enligt utskottets bedömning ett ändamålsenligt administrativt verktyg för att möjliggöra samordnad och riskbaserad kontroll av fartyg som anlöper svenska hamnar. Systemet skapar inte någon materiell rätt till undantag från Schengenreglerna men bidrar till effektiv planering och samordning mellan berörda myndigheter enligt gällande EU-rätt och svensk rätt.

Sammanfattningsvis anser utskottet att pågående reformer av utbildnings- och behörighetsregler kommer att stärka kompetensförsörjningen inom sjöfarten. När det gäller gränsövergångsställen finner utskottet att det mot bakgrund av gällande regelverk i dagsläget saknas anledning att vidta några särskilda åtgärder på området. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:1409 (M), 2025/26:1987 (M), 2025/26:2243 (M), 2025/26:2780 (V) yrkande 60 och 2025/26:3666 (KD).

Fritidsbåtlivet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om olika frågor som rör fritidsbåtlivet, bl.a. om att inrätta ett fritidsbåtsregister, om förarbevis för fritidsbåtar, om att införa nya hastighetsbegränsningar och svallfritt. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete på området.

Jämför reservation 22 (S), 23 (V) och 24 (C).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2784 yrkande 43 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att Transportstyrelsen eller annan lämplig myndighet bör ges i uppdrag att upprätta ett båtregister med obligatorisk anmälan för fritidsbåtar. Utan register är det enligt motionärerna svårt att veta hur många fritidsbåtar som finns samt vilken påverkan de verkligen har för miljö och klimat och utifrån det dra slutsatser om vilka åtgärder som behöver göras för att minska deras påverkan.

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 53 menar Aylin Nouri m.fl. (S) att möjligheterna att införa ett nationellt båtregister bör ses över för att öka brottsuppleringen och stävja den illegala exporten av fritidsbåtar. Motionärerna pekar på att stulna fritidsbåtar och båtmotorer som forslas utomlands är ett mycket stort problem, till stor del genererat av organiserad brottslighet.

I motion 2025/26:1902 föreslår Magnus Manhammar (S) att man ser över möjligheten att skapa ett nationellt och obligatoriskt båtregister för landets fritidsbåtar. Motionären konstaterar att registret avskaffades 1992 och anser att det bör återinföras för att bl.a. underlätta för polis, kustbevakning och sjöräddning att snabbt identifiera en båt vid pågående brott eller olyckshändelser.

I motion 2025/26:3070 yrkande 1 anför Markus Wiechel (SD) att förarbevis för att framföra fritidsbåtar med en viss hastighet och storlek bör införas. Motionären menar att okunskap på sjön kan innebära en fara för liv och hälsa samt att olycksrisken är högre för större eller snabbgående båtar. I yrkande 2 framhåller motionären behovet av åldersgräns för att framföra fritidsbåtar med en viss hastighet och storlek och i yrkande 3 föreslås krav på viss båtutrustning som ska finnas på en fritidsbåt av en viss storlek som kan färdas i en viss hastighet.

I motion 2025/26:1933 delyrkande 2 anser Marie Nicholson (M) att regeringen bör låta utreda förutsättningar för att inrätta ett centralregister för båtar. Enligt motionären utnyttjar den organiserade brottsligheten i dag bristen på kontrollsystem för att begå omfattande ekonomiska brott, och denna lucka bör därför täppas till.

I motion 2025/26:2637 anser Elisabeth Thand Ringqvist (C) att regelverket för hastighetsbegränsningar på sjön bör ses över, i syfte att bättre anpassa det till nya båtteknologier, inklusive eldrivna bärplansbåtar och förarlös trafik. Motionären påpekar att dagens hastighetsbegränsningar är utformade för traditionella båtmodeller. Det bör därför analyseras om det finns behov av differentierade hastighetsregler.

I motion 2025/26:3656 anför Magnus Berntsson (KD) att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram tydligare riktlinjer för hur svallfritt kan användas i lokala sjötrafikföreskrifter, att införa en nationell standard för skyltning samt att utreda hur tillsynen av svallfritt kan stärkas.

Bakgrund och pågående arbete

Fartygsregister och ägarregister för fritidsbåtar

I det svenska fartygsregistret ska båtar (fartyg t.o.m. 24 meter i längd), skepp (fartyg vars längd överstiger 24 meter) och skeppsbyggen registreras under vissa förutsättningar. Vid sidan av samtliga skepp ska båtar om minst 15 meter och de från 5 meter som används yrkesmässigt, t.ex. för fiske, bogsering eller transporter, vara registrerade. Även vissa båtar vars största längd understiger 5 meter är registreringspliktiga, t.ex. båtar som tar fler än tolv passagerare.

Mellan 1988 och 1993 var det i Sverige obligatoriskt att registrera fritidsbåtar enligt lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister. De båtar med en längd över 5 meter som drevs med segel eller motor samt båtar med motor med en minsta motorstyrka på 10 kilowatt (ca 14 hästkrafter) behövde då anmälas till Sjöfartsverket. Registret skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick även användas som underlag för planering av turism, friluftsliv och naturvård samt för utredningar av skatter, tullar och indrivning. Eftersom kostnaderna för att upprätthålla registret överskred nyttan med det beslutade riksdagen, efter regeringens förslag, att registret skulle avskaffas 1993 (prop. 1992/93:102, bet. 1992/93:TU10, rskr. 1992/93:108).

Under 1995 beslutade riksdagen att tillkännage för regeringen att regeringen borde överväga att återinföra fritidsbåtsregistret (bet. 1994/95:TU12, rskr. 1994/95:232). På regeringens uppdrag utredde Sjöfartsverket under 2003 de tekniska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. I budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1, utg.omr. 22) och regeringens skrivelse 2011/12:75 meddelade regeringen att den inte avsåg att vidta någon åtgärd med anledning av tillkännagivandet och att detta därmed var slutbehandlat. I sitt yttrande till konstitutionsutskottet med anledning av regeringens skrivelse (yttr.

2011/12:TU3y) framförde trafikutskottet inga invändningar mot regeringens beslut att avskriva tillkännagivandet.

Förarbevis för fritidsbåt och vattenskoter

Riksdagen tillkännagav under 2005 för regeringen att den snarast borde låta utreda förutsättningarna för obligatorisk utbildning och förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar (bet. 2004/05:TU7, rskr 2004/05:178). Regeringen behandlade frågan om kompetensbevis och hastighetsbegränsning för fritidsbåtar i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160), i vilken regeringen framhöll att krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar skulle införas och att omfattningen av och formerna för detta skulle utredas. Riksdagen biföll propositionen (bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). Under 2008 utarbetade och remitterade regeringen en departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32). Under 2013 redovisade HaV ett regeringsuppdrag att kartlägga besvär från vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster samt behoven av en särskild reglering av sådana farkoster. Under 2016 respektive 2018 remitterade regeringen dels en promemoria med förslag om obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter, dels en promemoria med förslag om åldersgräns för att få framföra vattenskoter.

Den 25 april 2019 beslutade regeringen om en ändring i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter. Ändringen innebär att en vattenskotter endast får framföras av den som har fyllt 15 år och trädde i kraft den 1 juni 2019. I april 2021 beslutade regeringen även om propositionen Förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190), som antogs av riksdagen i juni 2021 (bet. 2020/21:TU12, rskr. 2020/21:379). Lagen trädde i kraft fullt ut den 1 maj 2022 och innebär att en vattenskotter endast får framföras av den som fyllt 15 år, som har ett förarbevis och som genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat. Regeringen föreslog vissa kompletterande bestämmelser till reglerna i mars 2022 i propositionen Omhändertagande och återkallelse av förarbevis för vattenskoter (prop. 2021/22:143). Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2021/22:TU13, rskr. 2021/22:234).

I budgetpropositionen för 2026 konstaterar regeringen att det vid en samlad bedömning och mot bakgrund av den tid som gått sedan det ursprungliga tillkännagivandet beslutades, inte framstår som motiverat att tillmötesgå tillkännagivandet (prop. 2025/26:1, utg.omr. 22).

Krav på viss utrustning i fritidsbåtar

I Sverige finns ingen specifik lag som reglerar krav på båtutrustning i fritidsbåtar, t.ex. flytväst. Däremot fastställer sjölagen (1994:1009) att befälhavaren ska se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap (6 kap. 2 §).

Regeringen behandlade frågan om krav på båtutrustning såsom flytväst i propositionen Förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190). Regeringen

konstaterade då att den inte avsåg att gå vidare med frågan eftersom kravet inte kan införas utan ytterligare utredning.

Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer med anknytning till fritidsbåtlivet. Rådets arbete leds av Transportstyrelsen och syftar till att skapa ett säkrare båtliv. Åtgärderna utgörs främst av kommunikationsinsatser som bl.a. ska bidra till ökad användning av säkerhetsutrustning, t.ex. flytväst. Enligt Sjösäkerhetsrådets senast tillgängliga årsrapport från 2022 saknade minst 7 av de 16 personer som omkom i fritidsbåtlivet under 2022 flytväst.

Under 2022 tog Sjösäkerhetsrådet fram en handlingsplan med åtgärder som rådets medlemmar ska genomföra under 2023–2028. Åtgärderna är främst av kommunikativ karaktär men handlar också om att utreda förutsättningarna för att både lagstifta om flytväst användande och införa ett svenskt fritidsbåtsregister, obligatorisk ansvarsförsäkring samt obligatoriskt förarbevis för framförande av snabbgående fritidsbåtar. Transportstyrelsen är ansvarig för att följa upp åtgärderna och redovisa dem i Sjösäkerhetsrådets årsrapport.

Hastighetsbegränsningar till sjöss

På öppet hav finns det många gånger inga hastighetsbegränsningar, men båtförare måste visa gott sjömanskap och anpassa farten efter omständigheterna. Vid exempelvis hamninlopp eller trånga passager kan det dock finnas fartbegränsningar för att öka säkerheten och värna medtrafikanter, miljö och djurliv. Det är länsstyrelsen som beslutar om fartbegränsningar till sjöss. Ofta kompletteras fartbegränsningarna med tilläggstavlor som redovisar för vem fartbegränsningen gäller, t.ex. baserat på fartygets storlek.

Svallfritt

Det finns i dag inga uttryckliga svenska regler, föreskrifter eller allmänna råd från Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, regeringen eller riksdagen som uttryckligen tar upp ett krav på ”svallfritt”. Transportstyrelsens regler (TSFS 2017:26) för nationell sjöfart innehåller därmed inga bestämmelser om svallfria krav eller svallspecifika gränsvärden för fartygsrörelser. Reglerna är funktionsbaserade och talar om säker drift och tekniska krav, men inte om svallbegränsning.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsyrkanden i olika frågor om fritidsbåtlivet tidigare, senast i betänkande 2024/25:TU15. När det gällde motionsyrkanden om ett nationellt register för fritidsbåtar konstaterade utskottet att ett sådant tidigare avskaffats på grund av höga kostnader. När det gällde förarbevis och åldersgränser för vissa fritidsbåtar menade utskottet att det är värdefullt att utvärdera den nya lagen om förarbevis för vattenskoter innan ytterligare

reformer övervägs. Motionsförslagen avstyrktes och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågor om fritidsbåtsregister, förarbevis och sjösäkerhet har utretts och behandlats vid flera tillfällen under de senaste decennierna.

När det gäller motionsyrkandena om att inrätta ett register för fritidsbåtar vill utskottet påminna om att det tidigare under en period fanns ett register för fritidsbåtar i Sverige. Eftersom kostnaderna för att upprätthålla registret översteg nyttan med det beslutade riksdagen 1993 att registret skulle avskaffas. Enligt utskottet är det inte tydligt att eventuella fördelar med ett register över just fritidsbåtar, t.ex. när det gäller sjösäkerhet och ordningsfrågor, överväger kostnaderna för att införa och upprätthålla ett sådant register. Utskottet är därför inte berett att i dagsläget ta något initiativ i frågan.

När det gäller motionsyrkandena om förarbevis och åldersgräns för att få framföra vissa fritidsbåtar vill utskottet inledningsvis hänvisa till den nya lagen om förarbevis för vattenskoter och tillhörande åldersgräns. Utskottet menar att det kan vara av värde att avvakta en utvärdering av den nya reformen innan ytterligare reformer sjösätts inom fritidsbåtssektorn. I fråga om yrkandet om krav på vilken utrustning som ska finnas på en fritidsbåt kan utskottet konstatera att Sjösäkerhetsrådet har aviserat att det bl.a. avser att utreda förutsättningarna för att lagstifta om flytväst användande. Enligt utskottet finns det ett värde i att invänta resultatet av Sjösäkerhetsrådets arbete i dessa delar, och utskottet ser således inte skäl att i dagsläget vidta någon åtgärd.

Utskottet anser att arbetet inom Sjösäkerhetsrådet är en viktig del i att främja ett säkrare båtliv genom samverkan och förebyggande åtgärder. Mot bakgrund av olycksstatistiken understryker utskottet vikten av fortsatta insatser för att öka användningen av säkerhetsutrustning och stärka kunskapen om gott sjömanskap. När det gäller fartbegränsningar noterar utskottet att det i hamninlopp och trånga passager finns fartbegränsningar för att öka säkerheten samt värna medtrafikanter, miljö och djurliv och att det är länsstyrelsen som beslutar om dessa. Ofta kompletteras fartbegränsningarna med tilläggs-tavlor som redovisar för vem fartbegränsningen gäller, t.ex. baserat på fartygets storlek. Utskottet anser slutligen att den nuvarande ordningen, med funktionsbaserade regler och möjlighet till lokala anpassningar, ger förutsättningar att ta såväl säkerhets- som miljöhänsyn, inklusive när det gäller frågor om svallfritt.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:1902 (S), 2025/26:1933 (M) delyrkande 2, 2025/26:2637 (C), 2025/26:2784 (V) yrkande 43, 2025/26:3070 (SD) yrkandena 1–3, 2025/26:3653 (S) yrkande 53 och 2025/26:3656 (KD).

Sekretessen i fråga om M/S Estonias förlisning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om sekretessen om M/S Estonias förlisning. Utskottet konstaterar att sekretessfrågor avgörs enligt offentlighets- och sekretesslagen. Hävande av sekretess kräver ny prövning och vägning mot skyddsintressena. Myndigheter, eller i vissa fall Regeringskansliet, ansvarar för en sådan prövning.

Motionen

I motion 2025/26:3773 av Jan Riise (MP) yrkande 1 anförs att alla sekretessavtal för de som arbetat med Estoniautredningar och dykningar i samband med dessa bör hävas. I yrkande 2 anförs att alla hemligstämplade dokument om Estonias förlisning eller verksamheter kring utredningar som gjorts bör hävas. I yrkande 4 anförs att all filmdokumentation som finns i arkiven bör offentliggöras, med undantag för de korta sekvenser som kan finnas med omkomna passagerare som i sådana fall ska maskas.

Bakgrund och pågående arbete

Den mest centrala utredningen om förlisningen av M/S Estonia den 28 september 1994 är den gemensamma utredningen Joint Accident Investigation Commission som tillsattes av Sverige, Finland och Estland den 29 september 1994 och som publicerade sin slutrapport i december 1997. Rapporten analyserar orsaker, tekniska data, väderförhållanden, räddningsinsats, designfel och säkerhetsbrister. Slutsatsen är att olyckan orsakades av fel i bogvisiret/bogdörrarnas fästen, vilket ledde till att vatten trängde in på bildäck och snabbt fick fartyget att kantra och sjunka.

Efter att en dokumentär 2020 visade tidigare okända hål i skrovet initierade myndigheterna en ny utredningsfas. Estonian Safety Investigation Bureau startade 2020 en preliminär bedömning av ny information, som sedan bedrivits tillsammans med svenska Statens haverikommission (SHK) och Finnish Safety Investigation Authority. Resultatet av denna utredning presenterades den 16 december 2025. Den bekräftar slutsatserna från 1997 och slår fast att de nya skadorna på skrovet uppstod efter att fartyget slagit i botten – inte under själva olyckan. Utredarna fann därmed inga skäl att återuppta eller ändra den ursprungliga officiella utredningen från 1997. De konstaterar dock att färjan inte var sjövärdig och lyfter fram en kedja av systemfel som orsak till katastrofen (SHK, Sammanfattning – slutrapport av den preliminära bedömningen av nya uppgifter om MV ESTONIA, dnr S-200/20).

Offentlighet och sekretess

I Sverige avgörs sekretessfrågor enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingar som rör rikets säkerhet, utrikesrelationer eller andra skyddsvärda intressen kan omfattas av sekretess. Hävande av sekretess kräver ny prövning och vägning mot skyddsintressena. Myndigheter, eller i vissa fall Regeringskansliet, ansvarar för en sådan prövning.

Det finns också internationella ömsesidiga aspekter att ta hänsyn till när det gäller vraket av M/S Estonia. Estland (som är flaggstat) och Finland har egna rättsliga intressen och säkerhetsintressen när det gäller vissa uppgifter om vraket.

Om en svensk myndighet (t.ex. SHK) får en begäran om att lämna ut en allmän handling som förvaras hos myndigheten ska en sekretessbedömning göras, och offentlighets- och sekretesslagen ska tillämpas för det material som finns hos myndigheten.

Tidigare riksdagsbehandling

Utrikesutskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om sekretessfrågor kring Estonia, senast i betänkande 2024/25:UU7. Utskottet har avstyrkt motionsförslagen och riksdagen har bifallit utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

I Sverige avgörs sekretessfrågor enligt offentlighets- och sekretesslagen. Hävande av sekretess kräver ny prövning och vägning mot skyddsintressena. Myndigheter, eller i vissa fall Regeringskansliet, ansvarar för en sådan prövning. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2025/26:3773 (MP) yrkandena 1, 2 och 4.

Reservationer

1. Sjöfartsverket, punkt 1 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

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 motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 86,

bifaller delvis motion

2025/26:548 av Isak From (S) och

avslår motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 47.

Ställningstagande

Det faktum att Sjöfartsverket, till skillnad från Trafikverket, är avgiftsfinansierat snedvrider konkurrensen mellan transportslagen. Lotsning, sjöräddning och isbrytning bekostas i dag av sjöfarten själv genom avgifter, medan motsvarande kostnader inte belastar vägtrafiken. Denna orättvisa vill vi rätta till genom en översyn och reformering av regelverket.

Vi vill dessutom slå vakt om Sjöfartsverkets möjligheter att genomföra nödvändiga investeringar i sin fartygs-, båt- och helikopterflotta, inklusive i nya isbrytare. Vi anser att räddningshelikopterverksamheten är civil räddningsverksamhet som ska vara kvar i Sjöfartsverkets regi. Det är därför viktigt att Sjöfartsverket får den finansiering som krävs så att neddragningar av räddningshelikoptrar, sjömätning och farledsunderhåll undviks.

2. Sjöfartsverket, punkt 1 (V)

av Malin Östh (V).

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 tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 47 och avslår motionerna
2025/26:548 av Isak From (S) och
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 86.

Ställningstagande

Sjöfartsverket styrs i dag som en vanlig förvaltningsmyndighet trots att myndigheten är ett affärsverk. Affärsverk saknar formell reglering, vilket försvårar styrningen och den ekonomiska insynen. Jag anser därför att Sjöfartsverket bör bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav.

Sjöfartsverket finansieras till ca 73 procent av farleds- och lotsavgifter från handelssjöfarten som sjöfartsbranschen betalar. Jag anser att Sjöfartsverket även fortsättningsvis ska finansieras via sjöfartsavgifterna, eftersom anslagsfinansiering skulle innebära att de tjänster som utländska rederier i dag betalar till Sjöfartsverket i stället skulle belasta Sveriges skattebetalare. När det gäller just Sjöfartsverkets anslagsfinansiering har dock flera anslag inte räknats upp sedan 1990-talet. Jag ser därför behov av att utöka och indexera Sjöfartsverkets anslag.

3. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (S, V, MP)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP) och Zara Leghissa (S).

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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 52 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 78 och 79,

bifaller delvis motionerna

2025/26:159 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 2,

2025/26:351 av Mats Green (M) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54 och

avslår motion

2025/26:599 av Serkan Köse och Hanna Westerén (båda S).

Ställningstagande

En väl fungerande sjöfart är viktig för bl.a. handeln och näringslivet och för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om överflyttning av gods till sjöfart. Sjöfarten står för ca 90 procent

av all import och export. Under ett vanligt år reser ca 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. Därför vill vi att regeringen kraftfullt ska arbeta mot utflaggningen, som får negativa konsekvenser och hotar vår nationella försörjningsförmåga. Vi menar att Sverige måste ha en stark och konkurrenskraftig sjöfartsnäring, men det får inte medföra oseriösa aktörer och låga standarder. Målet är inte att Sverige genom sämre villkor ska konkurrera med globala rederier som inte lever upp till våra miljöstandarder och regler för sjösta arbetsvillkor. Målet ska i stället vara att Sverige blir konkurrenskraftigt visavi våra nordiska grannar och andra viktiga konkurrentländer. Den svenska sjöfartens konkurrenskraft och klimatarbete måste stärkas.

Vi vill sammanfattningsvis understryka att en stabil svenskflaggad flotta behövs för konkurrenskraften, miljön och totalförsvaret. Vi vill därför att regeringen tar fram en strategi för att säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade.

4. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54,

bifaller delvis motionerna

2025/26:351 av Mats Green (M) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 79 och
avslår motionerna

2025/26:159 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 2,

2025/26:599 av Serkan Köse och Hanna Westerén (båda S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 52 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 78.

Ställningstagande

Sjöfartsnäringen är av central betydelse för vårt välbefinnande och vår handel. Sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Genom en stark svenskflaggad handelsflotta som även ligger i framkant i arbetet med lägre svavelutsläpp och en minskad klimatpåverkan kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. För mig är det viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. Utflaggning av svenska fartyg inom rederier, handelsflotta och fiske riskerar

att utarma kompetensen. Jag efterfrågar därför en översyn av möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft samt en effektivare och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten.

5. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 85,

bifaller delvis motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 57 och

avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 48 i denna del,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 142 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 58 och 83.

Ställningstagande

I syfte att på kort och medellång sikt öka kapaciteten på våra vägar och järnvägar anser vi att regeringen måste satsa på att förbättra våra inre vattenvägar. Det finns åtgärder som mycket snabbt skulle kunna få effekt. En grundläggande insats vore att se över förutsättningarna att sänka lots- och farledsavgifterna som är ett problem som särskilt drabbar den interna svenska sjöfarten. Det faktum att Sjöfartsverket, till skillnad från Trafikverket, är avgiftsfinansierat påverkar sjötrafikens möjligheter att konkurrera på lika villkor med vägtransporter. Lotsning, sjöräddning och isbrytning bekostas i dag av sjöfarten själv genom avgifter, medan motsvarande kostnader inte belastar vägtrafiken. Vi menar att denna orättvisa måste rättas till genom en översyn och reformering av regelverket.

6. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (C, MP)

av Ulrika Heie (C) och Linus Lakso (MP).

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 motionerna

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 142 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 57, 58 och 83,
bifaller delvis motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 85 och
avslår motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 48 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill se mer godstrafik på sjön för att transportsektorn ska kunna nå klimatmålen. Sjöfarten har i dag tillgänglig kapacitet att ta emot mer gods, men för att detta ska bli verklighet krävs det att konkurrensvillkoren mellan trafikslagen utjämnas. Sjöfartsverket finansierar sin verksamhet genom farleds- och lotsavgifter, medan Trafikverket finansierar järnvägar och vägar genom anslag. Effekterna av denna uppdelning och inlandshamnarnas konkurrensvillkor bör ses över.

Regeringen indikerar i den nationella godstransportstrategin att Sverige ska erbjuda det bästa regelverket för sjöfarten i Europa och att åtgärder för att underlätta tillämpningen av de nya regelverken ska prioriteras. Vidare pekar regeringen på att den ska se över hur ett mer riskbaserat lotspliktsregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns att effektivisera lotsningsverksamheten. Vi vill understryka vikten av att regeringen ger ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur kostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden. Vi vill också att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar ska regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att överensstämja med de krav som finns på kontinenten.

Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferentierade avgifter. Vi har dock noterat att verket har haft problem med att miljödifferentiera på ett tillfredsställande sätt, särskilt med tanke på att fartyg med eldrift, som inte släpper ut koldioxid, också får höjda farledsavgifter. Mot denna bakgrund efterfrågar vi en bred översyn och förordar en utvecklad bonus malus-modell eftersom Sjöfartsverket, i vår mening, brister i sin analys av hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil och räls till sjöfart. Vi vill understryka att sjöfartens konkurrensvillkor måste ändras. För att stimulera klimatomställning inom sjöfarten vill vi därför att regeringen inför en kraftfull klimatomställning av farledsavgifterna. Vi vill att regeringen ger Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt att ta fram en utvecklad klimat- och miljödifferentiering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart.

7. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 48 i denna del och avslår motionerna

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 142,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 85 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 57, 58 och 83.

Ställningstagande

Avgifterna för inlandssjöfarten är höga eftersom farlederna är långa och kräver lotsplikt. I dag finns en rabatt på lotsningen i Mälaren och Väneren; att sänka avgifterna mer skulle innebära att Sverige överträder EU:s statsstödsregler, vilket kan behöva anmälas till EU-kommissionen. Jag anser att möjligheten att sänka avgifterna ännu mer bör utredas tillsammans med hamnarna i Mälaren och Väneren, för att få en bättre gemensam syn på hur inlandssjöfarten ska fungera när det gäller lotsavgifter, hamnavgifter och överflyttningspotential av transporter från land till inlandssjöfart. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör tillsätta en utredning om bl.a. framtiden för inrikes sjöfart och närsjöfart och deras hamnar, i syfte att lämna förslag på hur avgifterna kan utformas för att öka godstrafiken från väg- till sjötransporter.

8. Isbrytare, punkt 4 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 82 och

avslår motion

2025/26:2492 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M).

Ställningstagande

Bristen på moderna isbrytare är redan i dag ett allvarligt problem för sjöfarten, industrins försörjningskedjor och Sveriges konkurrenskraft. Vi anser att en stärkt ekonomi för Sjöfartsverket skulle ge bättre förutsättningar att upprätthålla den infrastruktur och service som myndigheten ansvarar för – något som i sin tur stärker både sjöfartsnäringen och transportsektorns klimatomställning. Vi vill därför framhålla behovet av att slå vakt om Sjöfartsverkets möjligheter att göra nödvändiga investeringar i bl.a. nya isbrytare.

9. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 5 (S, MP)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Linus Lakso (MP) och Zara Leghissa (S).

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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 84 och
avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 48 i denna del och
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 82.

Ställningstagande

Sverige har en geografi som lämpar sig väl för sjöfart på inre vattenvägar, såsom kanaler, insjöar och älvar, och kustnära trafik. Ett genomsnittligt pråmfartyg kan lasta lika mycket gods som ca 200 lastbilar. Vi anser att om Sverige i större utsträckning skulle använda modern pråmtrafik, skulle transportsystemet bli både mer klimatsmart, kostnadseffektivt och diversifierat. Det som enligt oss saknas i Sverige är etablerade ruttor, tidtabellsstyrda transporter och intermodala hubbar där gods enkelt kan lastas om mellan landbaserade transporter, fraktfartyg och pråmtrafik. För att möjliggöra en sådan utveckling krävs ett enklare och mer ändamålsenligt regelverk. Lotsningskraven bör ses över, liksom de nationella farledsavgifterna, för att undanröja hinder för pråmtrafikens tillväxt. Vi framhåller därför att regeringen bör vidta åtgärder för att stärka och utveckla sjöfarten på de inre vattenvägarna och därmed påskynda utvecklingen av inlandssjöfarten.

10. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 5 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 48 i denna del och avslår motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 84 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 82.

Ställningstagande

Överflyttningspotentialen mellan väg och sjö är enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) ungefär 5 procent. Sjöfartsverkets avgifter bidrar marginellt till att styra om mot ökad överflytt från vägtransporter till sjötransporter. Undantaget är inlandssjöfartens kortare transporter i Mälaren och Vänern, där en sänkning av avgifterna skulle kunna styra mot en överflytt.

Avgifterna för inlandssjöfarten är höga eftersom farlederna är långa och kräver lotsplikt. I dag finns en rabatt på lotsningen i Mälaren och Vänern; att sänka avgifterna mer skulle innebära att Sverige överträder EU:s statsstödsregler. I reservation 7 framhåller jag att möjligheten att sänka avgifterna ännu mer bör utredas, tillsammans med hamnarna i Mälaren och Vänern, för att få en bättre gemensam syn på hur inlandssjöfarten ska fungera när det gäller lotsavgifter, hamnavgifter och överflyttningspotential från landtransporter till inlandssjöfart. Därtill krävs att Sjöfartsverket får ökade statliga ekonomiska medel. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör tillsätta en utredning om framtiden för inrikes sjöfart och närsjöfart och deras hamnar, i syfte att lämna förslag på hur eventuella övriga åtgärder, utöver avgifterna, kan utformas för att flytta godstrafiken från väg- till sjötransporter.

11. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 5 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 82 och
avslår motionerna
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 48 i denna del och
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 84.

Ställningstagande

Norge har nyligen antagit en grön kuststrategi som syftar till att minska koldioxidutsläpp, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling. I denna strategi ingår både aktörer inom rederinäringen, kommuner och nationella myndigheter samt transportköparna. Till denna strategi har det också knutits en budget ur vilken man kan söka medel för gröna investeringar. Jag menar att det angreppssätt som Norge har haft i denna plan – att samla relevanta aktörer och ta ett helhetsgrepp kring en grön utveckling av branschen – är värt att eftersträva från svenskt håll. Jag vill därför att regeringen tar fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen.

12. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 81 och 83 samt
bifaller delvis motionerna

2025/26:159 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 1,

2025/26:619 av Serkan Köse (S),

2025/26:926 av Fredrik Lundh Sammeli (S),

2025/26:1429 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 49 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55.

Ställningstagande

Sjöfarten är central för Sveriges handel med omvärlden och ytterst också för vårt välstånd. Sjöfarten är också en grundläggande del av vår försörjningstrygghet liksom ett viktigt verktyg för att minska klimatpåverkan för transportsektorn genom att avlasta vägar och järnvägar. Vi behöver därför krafttag för att stärka svensk sjöfart. Vi anser att en central del i detta är att säkerställa god

infrastruktur till och från hamnarna, samt att utveckla hamnarnas roll som framtida energihubbar. Till följd av Sveriges geografiska läge är hamnarna av helt avgörande betydelse för försörjning, beredskap och konkurrenskraft. Vi vill därför att regeringen tar initiativ till att utarbeta en nationell hamnstrategi.

13. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 49,

bifaller delvis motionerna

2025/26:159 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 1 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 81 och

avslår motionerna

2025/26:619 av Serkan Köse (S),

2025/26:926 av Fredrik Lundh Sammeli (S),

2025/26:1429 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 83 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55.

Ställningstagande

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

14. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55,
bifaller delvis motionerna

2025/26:159 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 1,

2025/26:619 av Serkan Köse (S),

2025/26:926 av Fredrik Lundh Sammeli (S),

2025/26:1429 av Teresa Carvalho m.fl. (S) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 81 och
avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 49 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 83.

Ställningstagande

Jag konstaterar med tillförsikt att hamnarnas framtid i Sverige är ljus. I Sverige finns det totalt ett hundratal hamnar, varav ett drygt femtiotal är utpekade som allmänna hamnar enligt Sjöfartsverket. Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna och beslut om att etablera och investera i hamnar fattas av hamnens ägare, inte sällan en kommun eller ett lokalt företag. Att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar tycker jag är bra eftersom våra hamnar kommer att utvecklas bäst med konkurrensneutralitet och marknaden som bas. Men jag anser att det utifrån ett nationellt perspektiv vore bra om staten i större utsträckning såg den svenska hamnverksamheten som en integrerad del i infrastrukturen. Hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och har en viktig roll att spela i klimatomställningen. Med det menar jag att en tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle kunna bidra till ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen. Jag vågar påstå att när alltmer gods ska flytta över från lastbil till sjöfart kommer hamnarna att bli ännu viktigare. Jag har dock noterat att den svenska hamnutbyggnaden i dag inte sker samordnat ur ett nationellt perspektiv. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas betydelse och kapacitet. Jag efterlyser en statlig strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i samverkan mellan godstransportköparna, hamnarna och andra berörda aktörer. En sådan plan skulle bl.a. hantera och ta ställning till hur det svenska hamnnätet kan bli en allt viktigare del av den

svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomiskt och miljömässigt avseende.

15. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 7 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

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 motionerna

2025/26:2825 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 9,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 28 och 87 samt

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 40,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1626 av Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 53,

2025/26:2849 av Markus Wiechel (SD) yrkande 10 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 95 och

avslår motionerna

2025/26:865 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:1922 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 46 och 54–59,

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 18,

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 77 och 78,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 78 och 80 samt

2025/26:3774 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 40.

Ställningstagande

Sverige behöver ställa om till fossilfri sjöfart. I linje med detta anser vi att utfasningen av kemiska produkter som innehåller särskilt farliga ämnen måste fortsätta. Det är djupt oroande att utsläppen av skadliga ämnen från fartyg i Östersjön har ökat. Den s.k. ”skrubbnings” av avgaser inom sjöfarten är ett allvarligt problem. Metoden innebär att svavel och andra föroreningar tvättas bort från avgaserna, vilket gör luften renare men i stället förorenar havet. När skrubbervattnet släpps ut följer de giftiga ämnena med. Sverige har redan förbjudit skrubbnings i svenskt vatten, i likhet med Danmark och Finland som infört motsvarande förbud. Nu måste nästa steg tas. Vi framhåller därför att Sverige ska driva frågan om förbud mot skrubbnings av tankar på internationellt vatten.

Vidare vill vi lyfta fram behovet av att förbättra förutsättningarna för skärgårdstrafikens konvertering till el eller andra klimatvänliga drivmedel. Vi menar att dessa förutsättningar måste ses över och stärkas.

16. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 7 (V, MP)

av Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP).

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 motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 46 och 53–59,

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 18 och

2025/26:3774 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 40,

bifaller delvis motionerna

2025/26:865 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 95 och

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 40 och

avslår motionerna

2025/26:1626 av Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S),

2025/26:1922 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S),

2025/26:2825 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 9,

2025/26:2849 av Markus Wiechel (SD) yrkande 10,

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 77 och 78,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 28 och 87 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 78 och 80.

Ställningstagande

För att nå målet om ett fossilfritt välfärdsland anser vi att det krävs tydliga mål och aktiva åtgärder även för sjöfarten, som i dag är starkt beroende av obeskattade fossila drivmedel. Även om omställningen påbörjats genom initiativ från rederier och hamnar saknas en tydlig nationell inriktning för vilka fossilfria drivmedel som ska användas. Norge har genom ett långsiktigt och samordnat program mellan staten och näringen skapat förutsättningar för en snabbare utveckling mot hållbar sjöfart, vilket visar på behovet av ett mer aktivt statligt engagemang även i Sverige. Vi framhåller därför att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten.

Låga oljepriser och avsaknad av ekonomiska styrmedel utgör i dag hinder för investeringar i grön teknik och alternativa bränslen inom sjöfarten. Vi anser

att det saknas tillräckliga incitament för rederier att genomföra utsläppsreducerande investeringar, trots tillgänglig teknik. Ett möjligt verktyg är investeringsstöd med statlig medfinansiering, exempelvis i kombination med näringsfinansierade lösningar såsom en koldioxidfond. Vi vill därför att regeringen utreder investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg.

Vi vill i sammanhanget understryka att branschen efterfrågar ett klimatkliv för sjöfarten, för att påskynda och underlätta sjöfartens omställning. Regeringen bör enligt vår mening se till att en översyn skyndsamt genomförs för att se över möjligheten att införa ett sådant klimatkliv.

Trots att flera myndigheter ansvarar för olika delar av sjöfartsområdet menar vi att det i dag saknas en samlad och systematisk uppföljning av sjöfartens totala påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. Kunskapsläget är begränsat, samtidigt som den samlade miljöpåverkan bedöms vara betydande. Miljömålsberedningen har därför föreslagit att Trafikanalys, som är en utvärderingsmyndighet inom transportområdet, ges ansvar för en sådan uppföljning. Vi ansluter oss till detta förslag och anser att regeringen bör ge Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem.

Vi vill påminna om att Riksrevisionen har riktat allvarlig kritik mot statens otillräckliga insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen och lämnat rekommendationer om skärpta regler, bl.a. i fråga om skrubbevatten. Vi anser därför att regeringen i linje med Riksrevisionens rekommendationer bör ge HaV i uppdrag att, i samråd med Transportstyrelsen och till kommande åtgärdsprogram för havsmiljön, ta fram mer konkreta och genomförbara insatser för att minimera miljöpåverkan från sjöfart. Dessutom anser vi att muddring och dumpning skadar havsmiljön, men överblicken är bristfällig. Vi anser därför, i likhet med Miljömålsberedningen, att HaV också bör få i uppgift att upprätta ett nationellt register över muddrings- och dumpningsärenden.

Vi menar därtill att kustområden med höga naturvärden är särskilt känsliga för påverkan från sjöfarten, samtidigt som många av dagens fartygsrutter passerar nära eller genom skyddade områden. Sjöfartens miljöeffekter varierar geografiskt och tidsmässigt, vilket innebär att styrning av rutter och farleder kan minska skador på marina ekosystem och hotade arter. Eftersom många känsliga arter är koncentrerade till begränsade områden bedöms det vara möjligt att anpassa sjöfarten för att undvika dessa. Vi anser därför att regeringen bör se till att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden.

I Miljömålsberedningens betänkande Havet och människan föreslås att särskilt känsliga områden i Östersjön helt ska undantas från kommersiell fartygstrafik. HaV har identifierat områden där sjöfartsintressen står i konflikt med miljöskydd. Vi framhåller därför att regeringen bör verka för att IMO fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt

känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med Miljömålsberedningens förslag.

Vi anser slutligen att sjöfartens utsläpp av kväve- och svaveloxider bidrar i betydande grad till övergödning, förorening och hälsoproblem – särskilt i Östersjön som redan är ett mycket sårbart havsområde. Trots skärpta svavelkrav och införandet av kväveregler för nybyggda fartyg menar vi att dagens åtgärder är otillräckliga – inte minst eftersom fartyg har lång livslängd och äldre fartyg saknar krav på kväverening. Det finns väl beprövad teknik som kraftigt kan reducera kväveutsläppen, vilket innebär att tekniska hinder saknas. Vi anser därför att regeringen bör verka för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening, även för befintliga fartyg så att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön.

17. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 7 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motionerna

2025/26:2825 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 9,

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 77 och 78 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 78, 80 och 95,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1626 av Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 53 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 28 och 87 samt

avslår motionerna

2025/26:865 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:1922 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 46 och 54–59,

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 18,

2025/26:2849 av Markus Wiechel (SD) yrkande 10,

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 40 och

2025/26:3774 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 40.

Ställningstagande

Sverige är omgivet av vatten och sjöfartssektorn är därför en betydande verksamhet för vårt land. Jag vill också påminna om att internationella regelverk starkt reglerar frågor om sjöfartssektorns utsläpp, vilket gör att nationella initiativ enligt min bedömning kommer att ha en begränsad

påverkan. Samtidigt är det viktigt att våra styrmedel är utformade så att det lönar sig mer att använda hållbara drivmedel än fossila. Jag menar att detta, i kombination med ett aktivt internationellt samarbete för minskade utsläpp, kan stärka sjöfartens klimat- och miljöstyrning.

Jag vill peka på vikten av att olika transportslag samverkar i hela transportarbetet och att alla trafikslag uppnår en högre climateffektivitet. Även de riktigt tunga transporterna – såsom sjöfarten – behöver ställa om. Jag menar att det är mycket angeläget att öka användningen av förnybara drivmedel som ersättning till fossila bränslen inom sjöfarten för att minska utsläppen. Det är därför viktigt att stärka de ekonomiska incitamenten att välja förnybara framför fossila drivmedel även inom sjötrafiken genom att sträva efter en lagstiftning på i första hand internationell nivå och EU-nivå.

Jag kan konstatera att varje dag året runt dumpar fartyg från alla världens hörn stora volymer kraftigt förorenat vatten runt Sveriges kuster. Det kommer från s.k. svavelskrubbar och är i praktiken fartygens avgaser blandade med vatten. Utsläppen innehåller bl.a. svavel och tungmetaller och är mycket farliga för plankton och andra organismer. Med ett internationellt skrubberförbud skulle riskerna för oljekatastrofer som den i Blekinge i oktober 2023 minska eftersom tjockoljan skulle försvinna som bränsle. Jag vill därför att regeringen i EU verkar för att förbjuda utsläpp från skrubbar i hela Östersjön.

Jag vill också att regeringen undersöker möjligheten att ta fram riktlinjer som föreskriver att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som har anlöpt eller avgått från en svensk hamn ska inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045.

Vidare vill jag betona att det är viktigt med en ökad elektrifiering av Sveriges transporter. Jag menar därför att det i Trafikverkets uppdrag bör inkluderas att det längs den svenska kusten ska finnas tillgång till laddstolpar för elbåtar. Jag anser även att regeringen bör se över möjligheten att införa miljözoner för sjöfarten och därmed öka användningen av landström när fartyg ligger i hamn, för att minska koldioxidutsläppen.

Jag anser avslutningsvis att regeringen bör ge ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar.

18. Gotlandstrafiken, punkt 8 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 24 och 25 samt avslår motionerna

2025/26:1155 av Hanna Westerén (S),

2025/26:1342 av Hanna Westerén m.fl. (S),

2025/26:2484 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 61–65 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 143.

Ställningstagande

De ökade kostnaderna för Gotlandstrafiken drabbar både privatpersoner och företag. Gotland är en del av Sverige och kostnaderna för transporter till och från Gotland måste därför vara rimliga. Vi anser att det är allvarligt att kostnaderna för överfart har ökat och konstaterar att detta de facto även innebär att avståndet mellan fastlandet och Gotland har ökat. Vi vill framhålla den nationella betydelsen av goda förbindelser med Gotland och anser att regeringen behöver återkomma med förslag på hur denna klyfta ska kunna minskas.

Vi vill samtidigt understryka att rikets och medborgarnas säkerhet alltid ska prioriteras före marknadsintressen och anser därför att den naiva tron på avregleringar och kapitalets fria rörelse måste få ett slut. Därför framhåller vi att det ska vara ett absolut krav att Gotlandstrafiken är svenskflaggad – av beredskaps- och säkerhetsskäl.

19. Gotlandstrafiken, punkt 8 (V)

av Malin Östh (V).

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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 61–65,
bifaller delvis motionerna

2025/26:1342 av Hanna Westerén m.fl. (S) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 24 och
avslår motionerna

2025/26:1155 av Hanna Westerén (S),

2025/26:2484 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 143 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 25.

Ställningstagande

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet utgör den helt dominerande länken för gods- och persontransporter och har därmed en avgörande betydelse för öns tillgänglighet, näringsliv och samhällsutveckling. Mot bakgrund av Gotlands särställning anser jag att staten bör ta ett ökat ansvar för trafiken, som bör betraktas som en del av den statliga infrastrukturen och jämföras med en fast landförbindelse. Jag anser att trafiken bör planeras och finansieras inom ramen för den nationella infrastrukturplaneringen samt bedrivs med moderna, snabba och utsläppssnåla fartyg. Detta synsätt har tidigare även framförts av Trafikanalys, som har bedömt att Gotlandstrafiken bör hanteras på motsvarande sätt som andra infrastruktursatsningar. Färjetrafiken bör ges långsiktiga och stabila förutsättningar, i likhet med en landsvägsförbindelse, och staten bör säkerställa att resor och transporter mellan Gotland och fastlandet kan genomföras utan oskäligen merkostnader. Detta förutsätter ett helhetsperspektiv som omfattar hela resekedjan, konkurrenskraftiga priser, tillräcklig turtäthet, korta restider, god kvalitet samt hållbar drift och hamninfrastruktur.

Jag anser därutöver att det finns ett tydligt behov av att säkerställa Gotlandstrafiken ur ett totalförsvarsperspektiv, vilket enligt min mening talar för att fartygen bör ägas och drivas i statlig regi, med Trafikverket som ansvarig aktör. Regeringen bör återkomma med förslag i linje med detta.

Den nuvarande ordningen med upphandlad Gotlandstrafik innebär begränsad konkurrens och återkommande osäkerhet vid varje ny upphandling, vilket skapar risk för försämringar. Höga och svängande biljett- och fraktpriser har haft betydande negativa konsekvenser för gotländska hushåll, företag och besöksnäring samt för det sociala, kulturella och idrottsliga utbytet med fastlandet. Den tillfälliga statliga kompensation som beslutades 2023 har varit otillräcklig, och det finns ett behov av en långsiktig lösning som säkerställer rimliga priser fram till dess att ett nytt avtal träder i kraft och även därefter. Jag vill därför att regeringen ska återkomma med särskild kompensation i enlighet med Region Gotlands bedömningar, riktad till resenärer och fraktköpare, för att motverka de fortsatt höga frakt- och biljettpriserna i Gotlandstrafiken.

Inför kommande avtalsperiod från 2027 bedömer jag de föreslagna klimatkraven som otillräckliga i förhållande till riksdagens mål om kraftigt minskade utsläpp från inrikes transporter. Offentlig upphandling bör i högre grad användas som ett styrmedel för att driva teknikutveckling, minska klimatutsläpp och säkerställa goda arbetsvillkor samt ekologisk och social hållbarhet. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, i samverkan med Region Gotland, ta fram och löpande uppdatera ett regelverk för Gotlandstrafiken avseende kvalitet, prissättning, turtäthet, restider samt miljö- och klimatanpassning, med inriktningen att förbättringar ska ske utan att försämringar tillåts.

Jag anser slutligen att former bör skapas för att säkerställa Region Gotlands fulla insyn i och reella möjligheter att påverka trafikens utformning. Trafikverket bör därför ges i uppdrag att ta fram samverkansformer för detta.

20. Gotlandstrafiken, punkt 8 (MP)

av Linus Lakso (MP).

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

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 143 och avslår motionerna

2025/26:1155 av Hanna Westerén (S),

2025/26:1342 av Hanna Westerén m.fl. (S),

2025/26:2484 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 61–65 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 24 och 25.

Ställningstagande

Sjöfarten kräver stora insatser för att kunna ställa om till fossilfrihet. En viktig del i detta arbete är att tydliga klimatrelaterade krav måste ställas i de upphandlingar av trafik som görs framöver. Till exempel anser jag att utsläppskrav som är i linje med transportsektorns klimatmål bör ställas i upphandlingen av Gotlandstrafiken för avtalsperioden efter 2026.

21. Bemannings- och kompetensfrågor, punkt 9 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 60 och avslår motionerna

2025/26:1409 av Johanna Rantsi (M),

2025/26:1987 av Johanna Rantsi (M),

2025/26:2243 av Ann-Sofie Lifvnhage (M) och

2025/26:3666 av Magnus Berntsson och Cecilia Engström (båda KD).

Ställningstagande

Svensk sjöfart står inför ett omfattande rekryteringsbehov inom samtliga yrkeskategorier, från nautiska och tekniska befäl till manskap. Jag anser att utbildningssystemet i flera avseenden är otillräckligt anpassat till branschens behov, bl.a. genom särregler för yrkesvuxutbildningar samt långa krav på sjötid, vilket har bidragit till minskad attraktionskraft för utbildningarna.

Regeringen beslutade i mars 2024 om en förordningsändring i syfte att underlätta tillgången till behörigheten fartygsbefäl klass VII, genom att göra det möjligt att ersätta lång däcktjänstgöring med kortare handledd fartygsförlagd utbildning. Åtgärden syftar till att motverka bristen på sjöpersonal, särskilt mot bakgrund av kommande omfattande pensionsavgångar, men jag bedömer att åtgärden inte kan anses vara tillräcklig i sig.

Vidare vill jag framhålla behovet av ett stärkt och mer systematiskt jämställdhetsarbete inom sjöfarten. Undersökningar visar att kränkande handlingar och trakasserier förekommer i högre utsträckning ombord än på arbetsmarknaden i stort, vilket utgör ett hinder mot att öka andelen kvinnor i branschen. Jämställdhetsperspektivet bör därför integreras såväl i arbetsmiljöarbetet som i samtliga sjöfartsutbildningar.

Mot denna bakgrund vill jag att regeringen snarast gör en samlad översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreder ytterligare certifieringssteg i syfte att öka rekryteringen och underlätta utbildningsvägarna.

22. Fritidsbåtslivet, punkt 10 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:1902 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:1933 av Marie Nicholson (M) delyrkande 2 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 53,

bifaller delvis motion

2025/26:2784 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 43 och
avslår motionerna

2025/26:2637 av Elisabeth Thand Ringqvist (C),

2025/26:3070 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3 och

2025/26:3656 av Magnus Berntsson (KD).

Ställningstagande

Alla delar av samhället måste göra sin del för att komma åt och förebygga organiserad brottslighet och den kriminella ekonomin. Stulna fritidsbåtar och båtmotorer som forslas utomlands är ett mycket stort problem, till stor del genererat av organiserad brottslighet. Vi anser därför att regeringen bör se över möjligheterna att införa ett nationellt båtregister för att stävja den illegala exporten av fritidsbåtar och samtidigt öka brottsuppleringen.

23. Fritidsbåtslivet, punkt 10 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2784 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 43,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1902 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:1933 av Marie Nicholson (M) delyrkande 2 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 53 och

avslår motionerna

2025/26:2637 av Elisabeth Thand Ringqvist (C),

2025/26:3070 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3 och

2025/26:3656 av Magnus Berntsson (KD).

Ställningstagande

Det uppskattas att det i dag finns runt 900 000 fritidsbåtar i Sverige. Trots detta saknas ett obligatoriskt nationellt register över fritidsbåtar. Det gör det svårt att veta hur många fritidsbåtar som finns och därmed svårt att dra slutsatser om vilka åtgärder som behövs för att minska deras miljö- och klimatpåverkan. Att Sverige inte har ett båtregister gör det också svårt att identifiera båtarnas ägare och därför får kommunerna ofta ta kostnaderna för t.ex. dumpade båtar. Ett båtregister skulle också vara en effektiv åtgärd för att höja säkerheten vid överlåtelse av en fritidsbåt. Mot bakgrund av dessa argument anser jag att regeringen bör ge Transportstyrelsen eller en annan lämplig myndighet i uppdrag att upprätta och föra ett båtregister med obligatorisk anmälan för fritidsbåtar.

24. Fritidsbåtslivet, punkt 10 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2637 av Elisabeth Thand Ringqvist (C) och
avslår motionerna

2025/26:1902 av Magnus Manhammar (S),

2025/26:1933 av Marie Nicholson (M) delyrkande 2,

2025/26:2784 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 43,

2025/26:3070 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 53 och

2025/26:3656 av Magnus Berntsson (KD).

Ställningstagande

Jag menar att svensk sjötrafik är i förändring. Nya båtmodeller utvecklas snabbt, inte minst eldrivna båtar som går på bärplan (s.k. hydrofoils). Dessa kännetecknas av att de behöver uppnå en viss hastighet för att resa sig på bärplan och därmed uppnå sin maximala energieffektivitet. På bärplan skapar båtarna dessutom avsevärt mindre svall än traditionella båtar. Tekniken gör också att de har en mycket kortare stoppsträcka än en traditionell båt. Därtill ger de ifrån sig avsevärt mindre buller än förbränningsmotorbåtar, även i högre hastigheter. Dagens hastighetsbegränsningar är utformade med traditionella båtmodeller som utgångspunkt. Reglerna tar i liten utsträckning hänsyn till den nya teknikutvecklingen, där högre fart i vissa fall innebär både minskade utsläpp, minskad miljöpåverkan och minskade störningar för omgivningen. Även eldrivna båtmodeller för kollektivtrafik omfattas av denna utveckling. Dessutom står vi inför en teknisk utveckling med förarlös sjötrafik.

Jag vill därför att regeringen ser över regelverket för hastighetsbegränsningar på sjön i syfte att bättre anpassa det till nya båtteknologier, inklusive eldrivna bärplansbåtar och förarlös trafik.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

2025/26:159 av Eric Palmqvist (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta en nationell hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta en nationell sjöfartsstrategi och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:351 av Mats Green (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att arbeta för en välfungerande svensk sjöfartsnäring och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:548 av Isak From (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett politiskt helhetsgrepp för Sjöfartsverkets samtliga verksamheter och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:599 av Serkan Köse och Hanna Westerén (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att etablera ett nationellt maritimt innovationscenter i Nynäshamn (NMIC) med fokus på hållbar sjöfart, digitalisering och regional tillväxt och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:619 av Serkan Köse (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationell livsmedels- och energiberedskap via hamnarna och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:865 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för att leda om farleder för kommersiell fartygstrafik från känsliga områden i Östersjön och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:926 av Fredrik Lundh Sammeli (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en nationell hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1155 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om reformering av Gotlandstillägget och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1342 av Hanna Westerén m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rimliga och rättvisa villkor för Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1409 av Johanna Rantsi (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge gränspoliserna ett tydligt uppdrag att tillgodose svenskt sjöfolks behov av att mönstra på och av fartyg och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1429 av Teresa Carvalho m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta fram en hamnstrategi för Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1626 av Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbudet mot utsläpp av skrubbevatten ska utsträckas till att gälla hela Sveriges vattenområde, inklusive Sveriges ekonomiska zon, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1902 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att skapa ett nationellt och obligatoriskt båtregister för landets fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1922 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förhindra oljeutsläpp från fartygstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1933 av Marie Nicholson (M):

Del 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda förutsättningarna för att inrätta centrala register för arbetsmaskiner och båtar och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser båtar.

2025/26:1987 av Johanna Rantsi (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att göra fler svenska hamnar till gränsövergångsställen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2243 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra det möjligt att mönstra på och av i våra svenska godshamnar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2484 av Jesper Skalberg Karlsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en ny modell för statens upphandling av Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2492 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att Sverige ska delta vid internationella upphandlingar för att hyra ut isbrytaren Oden och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2637 av Elisabeth Thand Ringqvist (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för hastighetsbegränsningar på sjön i syfte att bättre anpassa det till nya båtteknologier, inklusive eldrivna bärplansbåtar och förarlös trafik, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att införa ett klimatkliv för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ombesörja så att Sjöfartsverket blir en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning om framtiden för inrikes sjöfart och närsjöfart och deras hamnar i syfte att lämna förslag på hur avgifterna kan utformas och vilka eventuella övriga åtgärder som behövs för att öka godstrafiken från väg- till sjötransporter och tillkännager detta för regeringen.

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör arbeta fram en svensk nationell hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för att säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i linje med Riksrevisionens rekommendationer bör ge Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag att, i samråd med Transportstyrelsen och till kommande åtgärdsprogram för havsmiljön, ta fram mer konkreta och genomförbara insatser för att minimera miljöpåverkan från sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att International Maritime Organization (IMO) fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningens betänkande Havet och människan och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att Sverige verkar för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg så att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg och tillkännager detta för regeringen.

61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och infrastrukturfinansiering och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur Trafikverket framöver kan äga och driva Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med särskild kompensation i enlighet med Region Gotlands bedömningar, riktad till resenärer och fraktköpare, för de fortsatt höga frakt- och biljettpriserna i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk gällande kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge Region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2784 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsen eller en annan lämplig myndighet bör ges i uppdrag att upprätta och hålla ett båtregister med obligatorisk anmälan för fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en översyn skyndsamt genomförs i syfte att se över förutsättningarna för ett riktat investeringsstöd i form av klimatkiv för sjöfarten för att minska utsläppen av växthusgaser och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2825 av Stina Larsson m.fl. (C):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbud av skrubberdumpning och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2849 av Markus Wiechel (SD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förslag som syftar till att stimulera elektrifieringen av pendelbåts- och skärgårdsflottan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3070 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förarbevis för att framföra fritidsbåtar med viss hastighet och storlek och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åldersgräns för att framföra fritidsbåtar med viss hastighet och storlek och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krav på viss båtutrustning och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP):

142. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en kraftfull klimatudifferentiering av farledsavgifterna och tillkännager detta för regeringen.
143. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa utsläppskrav i upphandlingen av Gotlandstrafiken som är i linje med transportsektorns klimatmål och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C):

77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att ta fram riktlinjer som stipulerar att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som anläpt eller avgått från svensk hamn bör inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045 och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa miljözoner för sjöfarten för att öka användningen av landström för att minska koldioxidutsläppen när fartyg ligger i hamn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S):

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om den nationella betydelsen av goda förbindelser till och från Gotland, inbegripet rimliga transportkostnader, och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska vara ett absolut krav att Gotlandstrafiken är svensklagad och tillkännager detta för regeringen.

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska driva frågan om förbud mot skrubbnings av tankar på internationellt vatten och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa ett nationellt båtregister för att öka brottsupplärningen och stävja den illegala exporten av fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftfullt arbeta mot utflaggningen av fartygsflottan och dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och klimatarbete och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utarbeta en hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av moderna isbrytare för sjöfarten, industrins försörjningskedjor och Sveriges konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för hamnarna att utvecklas som energihubbar och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att stärka och utveckla sjöfarten på de inre vattenvägarna, dvs. på kanaler och insjöar och i älvar och kusttrafik, och därmed påskynda utvecklingen av inlandssjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att minska lots- och farledsavgifter i syfte att ge likvärdiga villkor till transportslagen och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att räddningshelikopterverksamheten är civil räddningsverksamhet som ska vara kvar i Sjöfartsverkets regi och tillkännager detta för regeringen.
87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för skärgårdstrafikens konvertering till el eller andra klimatvänliga drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3656 av Magnus Berntsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram tydligare riktlinjer för hur svallfritt kan användas i lokala sjötrafikföreskrifter, att införa en nationell standard för

skyltning samt att utreda hur tillsynen av svallfritt kan stärkas och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3666 av Magnus Berntsson och Cecilia Engström (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omedelbart säkerställa att möjligheten till undantag vid besättningsbyten återinförs, i enlighet med tidigare praxis och gällande EU-regelverk, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C):

54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur lotskostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med kraven som finns på kontinenten och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera laddstolpar för elbåtar längs kusten i Trafikverkets uppdrag och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
95. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka de ekonomiska incitamenten att välja förnybara drivmedel framför fossila även inom sjötrafiken genom att sträva efter lagstiftning i första

hand på internationell nivå och EU-nivå och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S):

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att ställa om till fossilfri sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3773 av Jan Riise (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla sekretessavtal för de som arbetat med Estoniautredningar och dykningar i samband med dessa bör hävas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla hemligstämplade dokument kring Estonias förlisning eller verksamheter kring utredningar som gjorts bör hävas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att all filmdokumentation som finns i arkiven bör offentliggöras med undantag för de korta sekvenser som kan finnas med omkomna passagerare som i sådana fall ska maskas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3774 av Emma Nohrén m.fl. (MP):

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Havs- och vattenmyndigheten bör få till uppgift att upprätta ett nationellt register över muddrings- och dumpningsärenden och tillkännager detta för regeringen.