

Motion till riksdagen 2025/26:548

av **Isak From (S)**

Helhetsgrepp för Sjöfartsverkets verksamhet

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Nio av tio varor till och från Sverige går via sjöfart. Utan Sjöfartsverkets statsisbrytare skulle svensk industri inte fungera. Isbrytarna som byggdes på 1970- och 80-talet är trots att de är välunderhållna i stort behov av att bytas ut.

Sjöfartsverkets kapacitet rör olika områden, som farledsutbyggnad, isbrytning, sjö- och flygräddning och sjömansservice. På flera områden krävs stora investeringar i modern utrustning som nya isbrytare och helikoptrar samt genom digitalisering av sjökort. Verket arbetar också med att anpassa och fördjupa farleder för att rymma större fartyg och har en kostnadseffektiv organisation som samverkar med andra aktörer.

Genom avyttring av fartyg halveras möjligheten till tungt farledsunderhåll och sjömätning. En isbrytare källäggs, vilket riskerar att leda till stängda farleder och hamnar. Det innebär att sjötransporter för svensk import och export får vänta längre på isbrytare och att hamnar riskerar att frysa igen, vilket framför allt drabbar basindustrin i norr.

Med anledning av att isbrytarkapaciteten under flera vintrar varit undermålig och att Sjöfartsverket aviserat neddragningar på såväl isbrytare som sjöräddningen har jag återkommande frågat infrastrukturministern vad regeringen avser att göra för att säkerställa isbrytarkapaciteten i Bottenviken. Infrastrukturministern svarade då att en förstärkning av den svenska isbrytarkapaciteten har varit en prioriterad fråga för regeringen och att Sjöfartsverket därför upphandlar en ny isbrytare. Utöver denna isbrytare anskaffade

Sjöfartsverket under 2023 ytterligare en isbrytare, en resurs som det då sades skulle förstärka Sjöfartsverkets kapacitet.

Det är tydligt att regeringens aviserade åtgärder inte räcker och någon ny isbrytare är inte i sikte.

Det var då. Nu har Sjöfartsverket tvingats till kraftiga neddragningar, åtgärder som här och nu drabbar både näringslivet och Försvarsmakten. Bland annat aviseras att helikopterbaser läggs ned och att isbrytningen kommer att skalas ned.

”De beslutade åtgärderna kommer ha en direkt påverkan på såväl våra kunder som våra medarbetare. Åtgärderna är inget vi vill genomföra, men vi är i en allvarlig ekonomisk situation som gör det nödvändigt”, kommenterade då Erik Eklund, generaldirektör för Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket har konkret beskrivit behoven i treårsplanen som nyligen lämnades till regeringen. Verket begär permanent höjda anslag med 250 miljoner kronor samt att dessa indexerar, möjlighet att höja avgifterna med 250 miljoner kronor årligen samt 35 miljarder kronor över en tioårsperiod från statens infrastrukturinvesteringar.

Då skulle vi ha förutsättningar för en stabil ekonomi, tillsammans med de effektiviseringar som vi själva genomför, sa då Erik Eklund.

Två av fem helikopterbaser för sjö- och flygräddning planeras att läggas ned. Det innebär i så fall längre insatstider och att flygvapnet inte kommer att kunna öva som idag. Intäkterna för sjö- och flygräddningen motsvarar inte kostnaderna.

Neddragningen av administrationen fortsätter som planerat med 40 miljoner kronor per år, vilket motsvarar var tionde anställd. Det finns även många initiativ kring effektiviseringar i den operativa verksamheten som gett tydliga resultat.

Under hösten har det också kommit oroväckande signaler om att även Sjöfartsverket störs av Rysslands pågående sabotage av GPS-signalerna. GPS-störningar över främst Östersjön drabbar direkt Sjöfartsverket. Verket menar att det omöjliggör farleds-utmärkning och stör helikopteroperationerna, vilket kan få allvarliga följder vid en sjöräddningsoperation.

Två av fem helikopterbaser för sjö- och flygräddning planeras att läggas ned. Det innebär i så fall längre insatstider och att flygvapnet inte kommer att kunna öva som idag. Intäkterna för sjö- och flygräddningen motsvarar inte kostnaderna.

För att klara verksamheten har farledsavgiften fastställts till 5,75 procent. Den procentuella ökningen av KPI-KS för perioden från den 1 augusti 2023 till den 31 juli 2024 är 4,75 procent. Beaktande av Sjöfartsverkets miljöincitament görs en ytterligare justering på 1 procent, vilket ger en total ökning på 5,75 procent.

Den 1 januari 2025 höjdes lotsavgiftens startavgift med 25 procent. Dessutom höjdes beställningsavgiften för beställningar som sker mindre än fem timmar före planerad lotsstart. Grundavgifterna för öppensjö-, Öresunds- och genomfartslotsning i Öresund höjs med 25 procent. Samma procentuella ökning görs för beställningsavgiften för öppensjölotsning. Den 1 juli 2025 höjdes också lotsavgiften med 10 procent.

Samtidigt har det aviserats lite EU medel.

Det är välkommet men långt ifrån tillräckligt att Sjöfartsverkets finska och estniska motsvarigheter och EU nu har godkänt projektet Winmos IV som syftar till att säkerställa hållbar, fungerande, motståndskraftig och effektiv sjöfart året runt. Sjöfartsverket får lite pengar till att renovera och uppgradera befintliga isbrytare i väntan på att nya ska byggas.

Det är tydligt att det krävs ett helhetsgrepp för att hålla farledsavgifterna på en rimlig nivå samtidigt som isbrytning och sjöräddning kan fungera i ett allt mer spänt säkerhetsläge.

Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen som sin mening vad som framkommer i motionen om behovet av ett politiskt helhetsgrepp om Sjöfartsverkets samtliga verksamheter.

Isak From (S)