

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU8

Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår två tillkännagivanden till regeringen med anledning av motionsyrkanden.

- Regeringen bör utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den nuvarande.
- Regeringen bör se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

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

I betänkandet finns 27 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, L, MP). I en av reservationerna (S, C, L, MP) föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande om Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform. I en annan reservation (S, L, MP) föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande om miljödifferentering av farledsavgifterna.

Behandlade förslag

Ett åttiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning.....	8
Utskottets överväganden.....	9
Svensk sjöfarts konkurrenskraft	9
Sjöfart och samverkansfrågor	17
Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering	21
Farleds- och lotsavgifter	23
Särskilt om farledsavgifternas miljöstyrande effekt	30
Inlandssjöfart och kustsjöfart.....	32
Vissa frågor om hamnar	43
Vissa miljö- och klimatfrågor.....	47
Bemanning och arbetsförhållanden	62
Vissa internationella frågor	69
M/S Estonia	70
Båtregister	72
Förarbevis för vattenskotrar	75
Reservationer	79
1. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 1 (M)	79
2. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 1 (C)	80
3. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 1 (KD)	81
4. Sjöfart och samverkansfrågor, punkt 2 (SD)	82
5. Sjöfart och samverkansfrågor, punkt 2 (C, L)	83
6. Sjöfart och samverkansfrågor, punkt 2 (KD).....	84
7. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 3 (S, C, L, MP).....	85
8. Farleds- och lotsavgifter, punkt 4 (M).....	86
9. Farleds- och lotsavgifter, punkt 4 (SD)	87
10. Särskilt om farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 5 (S, L, MP).....	88
11. Särskilt om farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 5 (C).....	90
12. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (M)	91
13. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (V).....	91
14. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (KD).....	93
15. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (L)	94
16. Pråmtrafik, punkt 7 (M, SD, KD).....	95
17. Vissa frågor om hamnar, punkt 8 (SD).....	96
18. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (M).....	97
19. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (SD)	98
20. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (C).....	100
21. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (V)	101
22. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (KD).....	104
23. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (L).....	105
24. Bemanning och arbetsförhållanden, punkt 10 (V).....	106
25. Vissa internationella frågor, punkt 11 (SD).....	107
26. Båtregister, punkt 13 (C)	108
27. Förarbevis för vattenskotrar, punkt 14 (V)	108

Bilaga

Förteckning över behandlade förslag	110
Motioner från allmänna motionstiden 2019/20	110

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2270 av Markus Selin m.fl. (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 46 och 47,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 48 och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 i denna del.

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (KD)

2. Sjöfart och samverkansfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 1 och 25,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 47,

2019/20:2885 av Boriana Åberg (M) och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22.

Reservation 4 (SD)

Reservation 5 (C, L)

Reservation 6 (KD)

3. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den nuvarande och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 och

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52.

Reservation 7 (S, C, L, MP)

4. Farleds- och lotsavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:512 av Daniel Bäckström (C),

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 18, 19 och 22,

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2 och

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 30 och 31.

Reservation 8 (M)

Reservation 9 (SD)

5. Särskilt om farledsavgifternas miljöstyrande effekt

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör se över miljödifferentieringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6,
2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 6 och
2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 48 och
bifaller delvis motion
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 i denna del.
Reservation 10 (S, L, MP)
Reservation 11 (C)

6. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart

Riksdagen avslår motionerna
2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,
2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1, 3 och 5,
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 13,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 51 i denna del
och
2019/20:3295 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 4.
Reservation 12 (M)
Reservation 13 (V)
Reservation 14 (KD)
Reservation 15 (L)

7. Pråmtrafik

Riksdagen avslår motionerna
2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 51 i denna del
och
2019/20:2876 av Boriana Åberg (M).
Reservation 16 (M, SD, KD)

8. Vissa frågor om hamnar

Riksdagen avslår motionerna
2019/20:69 av Hampus Hagman (KD),
2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 13 och 21 samt
2019/20:1553 av Jimmy Ståhl (SD).
Reservation 17 (SD)

9. Vissa miljö- och klimatfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:280 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C),
 2019/20:330 av Pia Nilsson (S),
 2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 26–29,
 2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2, 3 och 5,
 2019/20:1425 av Eva Lindh (S),
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 50,
 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 28,
 2019/20:2662 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 14,
 2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14,
 2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28,
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53,
 2019/20:3107 av Annie Löf m.fl. (C) yrkandena 14.1 och 17,
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 18.1, 19.2 och 21,
 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 13.1 och 16 samt
 2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 13.

Reservation 18 (M)

Reservation 19 (SD)

Reservation 20 (C)

Reservation 21 (V)

Reservation 22 (KD)

Reservation 23 (L)

10. Bemanning och arbetsförhållanden

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:160 av Ola Johansson (C) yrkandena 1–3,

2019/20:854 av Kadir Kasirga (S),

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8,

2019/20:1866 av Gunilla Carlsson och Mattias Jonsson (båda S) och

2019/20:2617 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S).

Reservation 24 (V)

11. Vissa internationella frågor

Riksdagen avslår motion

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8 och 24.

Reservation 25 (SD)

12. M/S Estonia

Riksdagen avslår motion

2019/20:323 av Per-Arne Håkansson (S).

13. Båtregister

Riksdagen avslår motion

2019/20:3258 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 33.

Reservation 26 (C)

14. Förarbevis för vattenskotrar

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7,

2019/20:1221 av Isak From m.fl. (S),

2019/20:2012 av Aron Emilsson m.fl. (SD) och

2019/20:3234 av Aron Emilsson m.fl. (SD).

Reservation 27 (V)

Stockholm den 2 april 2020

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anna-Caren Säterberg (S), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD), Alexandra Anstrell (M), Ida Drougge (M), Karin Enström (M), Lars Püss (M), Christer Nylander (L), Martina Johansson (C), Gunilla Svantorp (S), Hans Ekström (S), Leif Nysmed (S), Maria Strömkvist (S), Angelica Lundberg (SD), Karolina Skog (MP) och Larry Söder (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 81 motionsyrkanden om sjöfartsfrågor från allmänna motionstiden 2019/20. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilagan.

Vid ett kunskapsseminarium om godstransporter den 23 januari 2020 fick utskottet information av företrädare för bl.a. det nationella godstransportrådet, Näringslivets transportråd, Piteå hamn och den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart.

Vid utskottssammanträdet den 13 februari 2020 informerade företrädare för bl.a. Avatar Logistics om prämtrafikens möjligheter och etablering.

Vid utskottssammanträdet den 3 mars 2020 informerade parterna i samarbetet Blå tillväxt om aktuella sjöfartsfrågor.

Trafikutskottet beslutade den 17 mars 2020 att bereda finansutskottet tillfälle att yttra sig över motionsyrkanden om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering. Finansutskottet har den 24 mars 2020 beslutat att avstå från att yttra sig (prot. 2019/20:36).

Vissa frågor om sjöfartens infrastruktur har behandlats av utskottet tidigare under riksmötet i betänkande 2019/20:TU7 Infrastrukturfrågor.

Utskottets överväganden

Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 1 (M), 2 (C) och 3 (KD).

Bakgrund

Regler för sjöfartsnäringen

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

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

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

För att ett skepp (fartyg med en längd överstigande 24 meter) ska kunna registreras i det svenska fartygsregistret måste äganderätten till skeppet kunna härledas till den som senast var inskriven ägare i ett lands officiella inskrivningsregister för fartyg. Därför behöver Transportstyrelsen få ett avregistreringsintyg från skeppets tidigare hemland. Om skeppet aldrig har varit registrerat i ett utländskt register krävs ett icke-registreringsintyg från skeppets tidigare hemland. Om skeppet aldrig har varit registrerat tidigare krävs dessutom ett s.k. builder's certificate, eftersom äganderätten måste kunna härledas till tillverkningsvarvet. Förutom ovanstående inflaggningsbesiktning kan även ytterligare besiktningar krävas för att fartyget ska få användas till sjöfart, beroende på hur fartyget ska användas. Dessutom krävs ett beslut om säkerhetsbesättning eller, för de fartyg som inte ska ha säkerhetsbesättning, att kraven i Transportstyrelsens bemanningsföreskrifter är uppfyllda.

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

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

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd lämnas enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som är registrerade i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet under förutsättning att fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden, utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilda fall och det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för

arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Beslut om sjöfartsstöd fattas av Delegationen för sjöfartsstöd, ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket, vars ledamöter förordnas av regeringen.

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

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

Motionerna

I motion 2019/20:2270 av Markus Selin m.fl. (S) framförs att det är angeläget med en klimatsmart, effektiv och konkurrenskraftig svensk sjöfart. Exporten av varor och tjänster bidrar till att svensk ekonomi växer, och industrin är beroende av hållbara transporter. Motionärerna menar att en del av framtidens lösning för ett hållbart samhälle är att flytta över gods från väg till sjöfart. För att öka gods- och persontrafik till sjöss, åstadkomma en minskad miljö- och klimatpåverkan samt stärka konkurrenskraften för den svenska exportindustrin krävs enligt motionärerna mål och medel som ligger i linje med de politiska ambitionerna.

I kommittémotion 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) framhålls att processen kring besked om sjöfartsstöd bör effektiviseras (yrkande 46). Enligt motionärerna är möjligheten till sjöfartsstöd avgörande för rederierna. Utan stödet skulle rederierna troligen flagga ut de fartyg som de har i det svenska fartygsregistret. Det är enligt motionärerna ett stort problem att rederier inte på förhand kan få besked om huruvida de är berättigade till stöd. Regeringen bör därför skyndsamt utreda hur denna process kan bli mer transparent. Vidare bör regeringen enligt motionärerna se över möjligheten att förenkla inflaggningsproceduren (yrkande 47). De framhåller att den administrativa bördan inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen. Många i branschen upplever att myndighetskontakterna är komplicerade. Inom ramen för översynen bör man därför överväga en s.k. one-stop shop, ”en dörr in” där det räcker med en enda kontakt med myndighetsvärlden.

Enligt kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 48 bör en garanti införas för att företag bara ska behöva lämna en uppgift en gång till myndigheterna, en s.k. en dörr in. Uppgifterna ska sedan slussas vidare till aktuell myndighet. En sådan ordning skulle påtagligt minska tiden som rederierna behöver lägga på administration. Motionärerna uppmärksammar att rederier i dag kan vara tvungna att vända sig till en rad olika myndigheter och att myndighetskontakterna alltför ofta upplevs som byråkratiska.

I kommittémotion 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 i denna del anförs att möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft för sjöfarten bör ses över. Motionärerna anför att det är viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras bl.a. eftersom en utflaggning av svenska fartyg inom rederier, handelsflotta och fiske riskerar att utarma kompetensen. Dessutom finns det en risk för att Sveriges möjligheter att i internationella sammanhang påverka arbetsvillkoren för sjöfartsnäringen minskar i takt med att allt färre fartyg bär svensk flagg.

Utskottets ställningstagande

Insatser för stärkt konkurrenskraft för svensk sjöfart

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

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

Utskottet vill också framhålla att regeringen hösten 2015 tog ett helhetsgrepp för att främja de maritima näringarna. I den maritima strategin lade regeringen fram sin vision för det fortsatta arbetet: konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Som en följd av den maritima strategin beslutade regeringen om olika uppdrag. Havs- och vattenmyndigheten (HaV) fick i uppdrag att dels vidareutveckla ett

begränsat antal indikatorer för en årlig uppföljning av utvecklingen inom perspektiven och de olika åtgärdsområdena i strategin, dels genomföra en fördjupad uppföljning. HaV redovisade uppdraget i februari 2018. Regeringen lämnade i augusti 2019 ett nytt uppdrag till HaV att vidareutveckla de föreslagna indikatorerna till den maritima strategin till ett slutgiltigt upplägg och att påbörja användningen av dem. Uppdraget ska slutredovisas till regeringen senast den 31 augusti 2020.

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

Utskottet vill även lyfta fram att regeringen i juni 2018 beslutade om en nationell godstransportstrategi, Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi (dnr N2018/03939/TS). Av strategin framgår att ett nationellt godstransportråd inrättas, med ett fyraårigt uppdrag, för att bl.a. bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och till genomförandet av godstransportstrategin.

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

Utskottet vill också peka på att regeringen den 23 augusti 2018 gav Trafikverket i uppdrag att utse och inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med ett tidsbegränsat uppdrag på sex år (N2018/04482/TS). Samordnaren ska bl.a. utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart och som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar till såväl luft som vatten. Samordnaren tillträdde i februari 2019 och en handlingsplan har tagits fram (se vidare under avsnittet Inlandssjöfart och kustsjöfart).

Regeringen har vidare, när det gäller den svenskeregistrerade handelsflottan, understrukit att den har arbetat för att vända utvecklingen för att få fler

svenskregistrerade fartyg. Den svenskregistrerade handelsflottan brukar definieras som antal fartyg som får sjöfartsstöd. Under sommaren 2018 var det antalet nere i 83 fartyg. Detta kan jämföras med att den i slutet av 2003 var uppe i 235 fartyg. I slutet av 2019 var antalet svenskregistrerade fartyg som fick sjöfartsstöd 98. Förklaringen till den senaste positiva trenden bedöms vara en kombination av införandet av tonnagebeskattningssystemet, det utvecklingsarbete hos Transportstyrelsen som beskrivs nedan och parternas avtalsarbete. Utskottet välkomnar denna utveckling.

Förenkling av regler och fartygsregistrering

Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att förenkla regler som rör sjöfarten inom ramen för regelutvecklingsarbetet. Utskottet påminner om att Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder för att bl.a. underlätta tillsyn, nybyggnation och inflaggning av fartyg. Myndigheten har även genomfört ett projekt där det nationella regelverket sågs över och reviderades – Projekt nationella föreskrifter (PNF). Målsättningen med arbetet var bl.a. att ta fram ett funktionsbaserat regelverk för att skapa goda förutsättningar för en långsiktig och hållbar verksamhet. Syftet med funktionsbaserade regler är bl.a. att främja teknikutveckling och göra regelverket mer flexibelt och möjligt att anpassa efter rådande förhållanden. Ett nytt nationellt regelverk kunde sedan träda i kraft den 1 juni 2017 (prop. 2016/17:135, bet. 2016/17:TU15, rskr. 2016/17:218). För existerande fartyg skedde en infasning av regelverket under 2018 och 2019. Regelverket är också kopplat till ett nytt tillsynssystem med egenkontroll som utgångspunkt.

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

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

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i december 2015 gav Transportstyrelsen, Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket i uppdrag att utreda de ekonomiska, praktiska och juridiska förutsättningarna för ett sammanhållet förfarande vid fartygsregistrering. I uppdraget ingick att utreda vad som krävs för att möjliggöra fartygsregistrering genom att vända sig till endast en myndighet, en webbplats eller liknande. Vidare ingick i uppdraget att lämna förslag till åtgärder, inklusive författningsförslag, för att möjliggöra en enklare modell för fartygsregistrering. Syftet med uppdraget var att åstadkomma en förenkling för sjöfarten när det gäller myndighetskontakter, fartygsregistrering och ansökan om sjöfartsstöd. Arbetet förväntas leda till sänkta kostnader för företagen när samma uppgifter inte längre behöver lämnas till flera myndigheter. Uppdraget redovisades i slutet av 2016. I utredningen förordades bl.a. en myndighetsgemensam, webbaserad inflaggningsportal för en enklare och effektivare hantering av inflaggningsprocessen. Som nämnts ovan bereds förslaget för närvarande inom Regeringskansliet.

Transportstyrelsen har uppgett att man utifrån förslaget om ett sammanhållet förfarande för inflaggningsproceduren har sett över och breddat kommunikationen inom myndigheten på olika sätt med hänsyn till de inflaggningar som pågår men också utifrån införandet av projektet om nationella föreskrifter.

Utskottet kan konstatera att Trafikanalys i sin senaste rapport om svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2019 (2019:10) har anført att det skett vissa förbättringar av det svenska fartygsregistrets konkurrenskraft och att det även tycks ha gett effekter. Trafikanalys har även anført att man under 2019 såg en utveckling som kan visa sig vara ett trendbrott. Eftersom andra länders register och regelverk samtidigt ökar i attraktivitet och konkurrenskraft gäller det dock för Sverige att agera snabbare än andra för att komma i kapp och nå målet i den maritima strategin om att ha det bästa regelverket i Europa.

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

Sjöfartsstöd

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

Trafikanalys har framfört att sjöfartsstödet är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Trafikanalys har även uppgett att rederierna inte skulle kunna bedriva den verksamhet de gör i dag utan stödet. Den sannolika anpassningen av verksamheten skulle enligt Trafikanalys vara att de svenskregistrerade fartygen skulle flaggas ut. Trafikanalys konstaterar i sin senaste rapport om sjöfartsstödet effekter (2019:14) att sjöfartsstödet även 2018 hade stor betydelse för den svenska rederinäringen. I genomsnitt utgjorde stödet 10 procent av företagets omsättning 2018. Lönsamheten mätt som vinstmarginal var bland rederierna 2018 ca 2 procent i genomsnitt, vilket var något högre än 2017.

I samband med att tonnageskattningssystemet infördes 2016 beslutade man att minskningen av statens intäkter delvis skulle finansieras genom en sänkning av anslaget för sjöfartsstöd (prop. 2015/16:1, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98). I praktiken innebär detta att en arbetsgivare får tillbaka 99 procent (i stället för 100 procent) av skatteavdrag och sociala avgifter. Förordningsändringen trädde i kraft den 1 januari 2020.

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

som fartyget förväntas sysselsättas under. Som nämnts ovan bereds förslaget för närvarande inom Regeringskansliet.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Utskottet anser att det därför är angeläget att fortsätta arbetet för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Med hänvisning till de insatser som genomförts och pågående beredning finner utskottet dock inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrks motionerna 2019/20:2270 (S), 2019/20:2597 (M) yrkandena 46 och 47, 2019/20:2775 (KD) yrkande 48 och 2019/20:3246 (C) yrkande 20 i denna del.

Sjöfart och samverkansfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om samverkansfrågor inom sjöfarten och om upphandling av nya isbrytare. Utskottet hänvisar bl.a. till det arbete som pågår för att främja kunskapsspridning och samarbete mellan berörda aktörer. När det gäller frågan om isbrytare hänvisar utskottet till pågående arbete.

Jämför reservation 4 (SD), 5 (C, L) och 6 (KD).

Motionerna

Enligt kommittémotion 2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) bör ett sjöfartsråd inrättas för att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen (yrkande 1). Motionärerna betonar att rådet bör ges mandat att ta fram en långsiktig strategi för hela den maritima näringen och årligen rapportera till regeringen. Rådet bör ha en allsidig sammansättning. Motionärerna framhåller att rådet bör fokusera på att stärka svensk sjöfart och generera liknande villkor och förutsättningar som för de konkurrerande sjöfartsnationerna samt identifiera tillväxthämmande faktorer inom hela sjöfartsområdet. Motionärerna anser även att utmärkningen av sjökort bör ses över (yrkande 25). Enligt motionärerna bör det upprättas en webbplats eller mobilapplikation där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater och på så sätt hjälpa Sjöfartsverket att notera och märka ut grund som inte finns med i befintliga sjökort. Därmed kan påkörningar och olyckor undvikas i större utsträckning.

I kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) anförs att ett partsöverskridande sjöfartsråd bör tillsättas där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademien m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och

förslag om åtgärder för utveckling (yrkande 47). Rådet skulle arbeta med att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft.

Enligt motion 2019/20:2885 av Boriana Åberg (M) bör möjligheterna att tillsätta ett sjöfartsråd ses över. Ett sjöfartsråd bör enligt motionären ges mandat att arbeta långsiktigt för en gemensam strategi i syfte att stärka hela den maritima näringens konkurrenskraft. Ambitionen skulle vara att skapa en samverkansplattform där industri, fackliga parter, universitet, utbildningsinstitutioner och myndigheter inom sjöfarten gemensamt tar fram förslag på åtgärder som kan bidra till tillväxt av svensk sjöfart och den maritima industrin.

Enligt kommittémotion 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22 bör regeringen utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst genomförs utifrån olika myndighetsbehov. Enligt motionärerna behöver man inom kort tydligare ta ställning till hur den befintliga isbrytarflottan ska fasas ut och när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta ska upphandlas. Motionärerna vill att regeringen skyndsamt ska gå vidare med denna fråga och vill att man gör detta i ett bredare perspektiv där man beaktar alla relevanta myndighetsbehov. Arbetet bör bedrivas i nära dialog med godstransportörer, industri m.fl. och med beaktande av behovet av internationellt samarbete.

Utskottets ställningstagande

Främjande och samverkan

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

Utskottet vill vidare lyfta fram att regeringen den 23 augusti 2018 gav Trafikverket i uppdrag att utse och inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med ett tidsbegränsat uppdrag på sex år (N2018/04482/TS). Samordnaren ska bl.a. utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart och som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och

föreningar till såväl luft som vatten. En samordnare har utsetts och en handlingsplan har tagits fram. Samordnaren har framhållit att en god samverkan med alla inblandade parter – myndigheter, branschen samt intresseorganisationer – kommer att bli en viktig faktor för att nå målet om ett bättre nyttjande av sjöfarten. Rapporten som presenterar handlingsplanen lämnades i maj 2019 och innehåller 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart (se vidare under avsnittet Inlandssjöfart och kustsjöfart).

Utskottet vill även påminna om att regeringen i den maritima strategin från 2015 har tagit ett helhetsperspektiv för att främja de maritima näringarna och lagt fast en vision för det fortsatta arbetet: konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Strategin för de maritima näringarna anger riktningen för hur visionen ska nås och är en process snarare än en slutprodukt. Strategin är således ett inriktningsdokument för en såväl socialt och miljömässigt som ekonomiskt hållbar utveckling och innehåller, utöver vision och inriktning för arbetet, en struktur för uppföljning.

Utskottet ser mycket positivt på de satsningar som genomförs och ser fram emot resultatet av det arbete som bedrivs i det nationella godstransportrådet och av den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart.

Sjöfartsverkets isbrytningsverksamhet

Utskottet konstaterar att staten sedan början av 1970-talet har säkerställt att sjötrafik kan bedrivas till samtliga hamnar av betydelse, och detta gäller även om det råder stränga vinterförhållanden. Det är Sjöfartsverket som ansvarar för rikets isbrytning och leder verksamheten. Verksamheten finansieras via farledsavgifterna. Sjöfartsverket har fem egna isbrytare – Ale, Atle, Frej, Oden och Ymer – samt andra fartyg med isbrytande förmåga. Det finns också sedan lång tid tillbaka ett väl utvecklat internationellt samarbete med främst Finland när det gäller att använda de gemensamma isbrytarresurserna på ett kostnads-effektivt sätt i Östersjöregionen. Utskottet vill framhålla att industrin inte skulle kunna fungera på ett rationellt och effektivt sätt om inte import- och exportvägarna fungerade året runt.

I budgetpropositionen för 2020 framförs att Sjöfartsverket gör bedömningen att om verket även fortsättningsvis ska kunna utföra sitt uppdrag att tillhandahålla effektiva och pålitliga isbrytjänster bör en förnyelseprocess av de tre isbrytarna i Atleklassen påbörjas. Regeringen framhåller i budgetpropositionen att det är viktigt att isbrytningsverksamheten kan möta de behov som finns inför framtiden. Regeringen betonar även vikten av ett totalförsvarsperspektiv i den fortsatta dialogen mellan Sjöfartsverket, Försvarsmakten och Kustbevakningen om nästa generations isbrytare. Det framgår även av propositionen att Sjöfartsverket har påbörjat ett arbete som kommer att ge ett underlag till regeringen med de närmare finansiella och tekniska förutsättningarna för en förnyelse av isbrytare i Atleklassen.

Utskottet noterar i sammanhanget att infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2018/19:618) den 13 maj 2019 anförde att svensk industris konkurrenskraft är beroende av att sjöfarten fungerar året runt och att isbrytningsverksamheten bedrivs på ett effektivt sätt även under de svåraste vinterförhållandena. Han nämnde att flertalet av Sjöfartsverkets isbrytare är byggda på 1970-talet och börjar bli ålderstigna och slitna. Ministern framhöll vidare att det är viktigt att Sjöfartsverket kan bedriva en effektiv isbrytningsverksamhet och att det var därför regeringen i budgetpropositionen för 2019 ställde sig bakom Sjöfartsverkets investeringsplan på 30 miljoner kronor, vilket har inneburit att Sjöfartsverket har kunnat påbörja arbetet med en designfas. Utskottet välkomnar detta.

Sjögeografisk information

Mot bakgrund av motionsförslaget om utmärkning på sjökort kan utskottet konstatera att Sjöfartsverket ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. En viktig del i det arbetet är att producera sjökort av hög kvalitet och ge bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. All sjögeografisk information finns digitalt lagrad i en databas varifrån olika produkter produceras. Sjöfartsverket ger ut 117 sjökort tryckta på papper och levererar digitala sjökort till både handelsfartyg och fritidsbåtssektorn. Informationen i databasen är lagrad i sex olika skalområden. Hydrografisk information såsom djupkurvor och djupsiffror utgör, tillsammans med nautiska objekt som fyrar, prickar och bojar, stommen i sjökorten. Sjökortsdatabasen uppdateras dagligen av Sjöfartsverkets personal och det görs ca 2 600 större förändringar per år i databasen. Utskottet noterar att informationsinsamling och kvalitetshöjande projekt pågår kontinuerligt för att förbättra produkterna. Sjöfartsverkets databas är heltäckande och innehåller information om kuststräckorna från Haparanda till Strömstad. Databasen innehåller även de stora sjöarna Vätern, Vättern, Mälaren och Hjälmaren samt Göta kanal, Trollhätte kanal och Dalslands kanal. Information om ändringar av sjökort distribueras ut snabbt via Underrättelser för sjöfarande (UFS).

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis betona att regeringen under den senaste tiden har genomfört flera satsningar och lämnat ett antal uppdrag när det gäller att stärka sjöfartsnäringsens konkurrenskraft, främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och ta till vara sjöfartens fördel från miljösynpunkt. Vissa av åtgärderna syftar även till att främja kunskapsspridning och samarbete mellan berörda aktörer. Utskottet välkomnar detta arbete och anser mot den bakgrunden att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen om att inrätta ett sjöfartsråd. Utskottet noterar vidare att Sjöfartsverket har påbörjat ett arbete som kommer att ge ett underlag till regeringen med de närmare finansiella och tekniska förutsättningarna för en förnyelse av isbrytare och anser därför att det

inte heller finns skäl att vidta någon åtgärd när det gäller denna fråga. Utskottet har inte heller något att invända mot den ordning som gäller för framtagande av sjökort. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2019/20:614 (SD) yrkandena 1 och 25, 2019/20:2775 (KD) yrkande 47, 2019/20:2885 (M) och 2019/20:3246 (C) yrkande 22.

Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den nuvarande. Därmed bifalls motionsförslag om detta.

Jämför reservation 7 (S, C, L, MP).

Bakgrund

Sjöfartsverket grundades den 1 juli 1969 och blev ett affärsverk 1987. Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning och sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst.

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

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har under de senaste åren påverkats negativt, vilket främst beror på omvärderingar av pensionsskulden till följd av låga marknadsräntor och att intäkterna har varit för låga i förhållande till kostnaderna.

Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket en ny avgiftsmodell för handelssjöfarten. Den nya avgiftsmodellen syftar främst till att säkerställa en ekonomi i balans i ett långsiktigt perspektiv och att öka farledsavgifternas miljöprofil.

Motionerna

I kommittémotion 2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5 begär motionärerna att Sjöfartsverkets roll ses över. De pekar på att Sjöfartsverket är ett affärsverk som delvis finansieras av farledsavgifter som betalas när ett fartyg anlöper en hamn. Motionärerna uppmärksammar att utvecklingen inom sjöfarten innebär att fartygen blir större och anlöpen därför blir färre. Sjöfartsverket tvingas därmed enligt motionärerna höja farledsavgifterna för att få ekonomin att gå ihop. Effekten blir en negativ spiral där färre fartyg tvingas betala mer och där man riskerar att godstransporterna läggs över på exempelvis väg. Motionärerna vill därför se att Sjöfartsverket på sikt anslagsfinansieras för att i större omfattning än i dag kunna fokusera på att stärka sjöfartens roll.

I kommittémotion 2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 anförs att regeringen bör utreda förutsättningar för och konsekvenser av att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Motionärerna uppmärksammar att Sjöfartsverket inte finansieras via anslag utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för bl.a. farledstrafikering. Finansieringsmodellen leder enligt motionärerna till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen, försvårar styrningen mot de trafik- och miljöpolitiska målen och leder till att man inte tar ansvar för farleder i hela Sverige.

I kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52 anförs att Sjöfartsverkets roll som affärsverk bör prövas kritiskt. Enligt motionen kan den nuvarande modellen där Sjöfartsverket är ett affärsverk ifrågasättas. Sjöfartsverkets roll bör prövas kritiskt i samband med en genomlysning av affärsverk och statliga bolag. Ett problem är enligt motionärerna att Sjöfartsverket har höjt avgifterna för sjöfarten för att klara sin budget, vilket hamnar i konflikt med det övergripande målet att flytta över godstrafik från väg till sjöfart.

Utskottets ställningstagande

Sjöfarten transporterar en majoritet av allt gods som importeras och exporteras i Sverige. Vår handel är därmed beroende av sjöfarten. Sjöfart är ett energieffektivt transportslag, och förutom muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria och investeringskostnaderna därmed låga. Dessutom är trafiksäkerheten hög. Sverige har mycket långa kuststräckor, farbara insjöar och goda djupförhållanden till farleder i många hamnar. Sjöfarten har även stor betydelse för godsflödet inom landet. På vissa sträckor är även passagerartransporter mycket viktiga. Utskottet vill framhålla att det för en utveckling av svensk sjöfart behövs en förbättrad sjöinfrastruktur. Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och på järnväg är också en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem.

Sjöfartsverket är ett av tre kvarvarande affärsverk och finansieras i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för bl.a. farledstrafikering.

Sjöfartsverket är av staten ålagt vissa avkastningskrav. Det är ett problem att Sjöfartsverket har höjt avgifterna för sjöfarten för att klara budget och avkastning, eftersom det hamnar i konflikt med det övergripande målet att flytta över godstrafik från väg till sjöfart. En sådan finansieringsmodell försvårar enligt utskottets mening styrningen mot de trafik- och miljöpolitiska målen. Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den nuvarande.

Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2019/20:614 (SD) yrkande 5, 2019/20:867 (V) yrkande 1 och 2019/20:2775 (KD) yrkande 52.

Farleds- och lotsavgifter

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 8 (M) och 9 (SD).

Bakgrund

Farledsavgifter

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

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

I den nya modellen är farledsavgiften uppdelad i fyra delar: beredskapsavgift, fartygsbaserad avgift, godsavgift och passageraravgift. Beredskapsavgiften och den fartygsbaserade avgiften baseras på fartygets nettodräktighet uppdelat i nettodräktighetsklasser. För inrikes trafik tas den godsbaseade avgiften ut endast för lastat gods. För fartyg som enbart lastar eller lossar utrikesgodis tas bara beredskaps- och fartygsbaserad avgift ut för första anlöpet. Fartygen betalar full beredskaps- och fartygsbaserad avgift för de två första anlöpen varje månad. För det tredje anlöpet samma månad betalar fartyget enbart 75 procent, för det fjärde anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent. För fartygets sjätte anlöp betalar fartyget ingen beredskaps- eller fartygsbaserad avgift, och detta gäller även för resterande anlöp den månaden. Den godsbaseade avgiften tas ut med 2,45 kronor per ton

gods och med 1,22 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 1,84 kronor per passagerare.

Tidigare har Sjöfartsverket gett reduktion på delar av farledsavgiften för de fartyg som släpper ut en låg mängd kväveoxid. Det nya avgiftssystemet inkluderar ett index för att reglera miljödifferenteringen i farledsavgiften, Clean Shipping Index (CSI). CSI är ett internationellt miljöindex som rankar fartyg och rederier efter deras miljöpåverkan. Sjöfartsverket lämnar en avgiftsreduktion på den fartygsbaserade avgiften för fartyg som uppnår minst 75 verifierade poäng av maximalt 150 i CSI.

Lotsning

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

Sjöfartsverket tillhandahåller lotsning och biträde av lots till fartyg inom svenskt sjöterritorium. Av förordningen (1982:569) om lotsning m.m. framgår att staten genom Sjöfartsverket tillhandahåller lotsar vid kusterna samt i Mälaren, Vänern och Trollhätte kanal. Enligt lotsförordningen får Transportstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om skyldighet att anlita lots med hänsyn till farvattnens art, fartygs last, bemanning och andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön. Lotsavgift tas ut för lotsning eller annat biträde av lots i enlighet med förordningen (1999:215) om lotsavgifter.

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

Isbrytning

Av isbrytarförordningen (2000:1149) framgår att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få hjälp med isbrytning genom statens isbrytarverksamhet. Verksamheten leds av Sjöfartsverket och finansieras genom farledsavgifterna. Sjöfartsverket bryter is till havs och assisterar fartyg som har problem att komma fram. Isbrytarna ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera. Fartyg lämpade för vintersjöfart får isbrytar-assistans i svenska kustfarvatten och på sjövägarna mellan öppet vatten till havs och farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande ishinder. Sjöfartsverket har fem egna isbrytare – Ale, Atle, Frej, Oden och

Ymer. Även verkets arbetsfartyg Baltica och Scandica har isbrytarförmåga. Vid behov kan verket hyra in externa resurser. Dessutom finns det sedan lång tid tillbaka ett väl utvecklat samarbete med främst Finland när det gäller att använda de gemensamma isbrytarresurserna på det mest kostnadseffektiva sättet i Östersjöregionen.

Motionerna

Daniel Bäckström (C) framför i motion 2019/20:512 att regeringen bör se över hur det nya avgiftssystemet för sjöfarten kan avvecklas och ersättas med det som gällde tidigare. Motionären framhåller att Vänersjöfarten är en mycket viktig näringspolitisk förutsättning för fungerande transporter till och från Värmland. Vänersjöfarten har enligt motionären drabbats hårt av det nya systemet med kraftigt höjda kostnader, och därför behöver staten nu ge förutsättningar som gynnar regional tillväxt och miljösmarta val.

I kommittémotion 2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anför motionärerna att antalet transporter på vattenvägarna kommer att öka om redare får rimligare kostnader. Motionärerna begär därför att farledsavgifterna tas bort (yrkande 2). Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell har medfört att vissa redare har fått kraftiga höjningar av sina redan betungande farledsavgifter. Sjöfarten bör enligt motionen i stället få ekonomiska lättnader för att möjliggöra att mer gods transporteras med fartyg. Vidare anför motionärerna att kostnaderna för isbrytning bör tas bort från sjöfarten (yrkande 3). Motionärerna pekar på att enbart kostnaderna för isbrytning ligger på 250–300 miljoner kronor om året beroende på hur mycket is det finns och att kostnaden belastar den svenska sjöfarten. Motionärerna menar också att lotsavgifterna behöver ses över (yrkande 4). Tekniska framsteg möjliggör bl.a. fjärrstyrning, vilket minskar behovet av lotsar. Motionärerna framför att även trafik på inre vattenvägar bör befrias från farledsavgift (yrkande 18). Vidare menar de att behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar snarast bör ses över (yrkande 19). Regelverket för inre vattenvägar ger en stor möjlighet för sjöfarten att skapa nya flöden, som exempelvis pråmtrafik, och därmed möjliggöra en överflyttning av gods från väg till sjöfart. Ett förfarande med distanslotsning och borttagande av farledsavgifter skulle öka incitamenten ytterligare att trafikera inre vattenvägar. I motionen anføres att lotsverksamheten behöver ses över när det gäller fjärrlotsnavigering av fartyg (yrkande 22). En lots har extra stor kännedom om de farvatten där lotsen är verksam när det gäller allt från grund och sandbankar till havsströmmar och avdrift. Motionärerna menar dock att lotsens arbete kan komma att förändras i och med att ny teknik införs. Det tekniksprång som nu sker kan genomföras inom sjöfarten, även om det finns en del juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som behöver ses över. Att navigera ett fartyg på trygg och säker mark i stället för att behöva åka ut och möta fartyget kan ha sina fördelar och är i dag tekniskt möjligt.

I motion 2019/20:2490 yrkande 2 anför Cecilia Widegren (M) att avgiftshöjningar för sjöfarten minskar konkurrenskraften för framtidens

insjötrafik. Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell behandlar både farleds- och lotsavgifter, men trafikanalysen innefattar bara farledsavgifter. Motionären påtar att den största avgiftshöjningen för Väner och Mälaren är inom lotsavgifter och inte inom farledsavgifter och att detta bygger på en konsekvensanalys som inte håller måttet.

I kommittémotion 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) anför att Sverige bör vara pådrivande för att samordna hamnavgifternas miljö-differentiering med övriga EU-länder (yrkande 30). Motionärerna framhåller att kostnaderna för hamnavgifter står för en betydande andel av den totala transportkostnaden för sjöfarten och har en stor potential att bidra till förbättring när det gäller miljö- och klimatpåverkan. En studie utförd på uppdrag av EU-kommissionen visar att 20 procents rabatt på hamnavgifter för energieffektiva fartyg med låga utsläpp skulle minska sektorns totala uppsläpp med omkring 4 procent 2030. Motionärerna vill även att farledsavgifterna ska utredas för att se om fyllnadsgraden i sjötransporterna och klimateffektiviteten kan öka (yrkande 31). I dag skapar farledsavgifterna en hög marginalkostnad när ett fartyg ska gå in i en hamn och hämta gods. Därför kör fartyg ofta inte med full last och åker förbi hamnarna utan att hämta upp gods. Detta gods får därmed transporteras med andra trafikslag, oftast lastbil. Man bör möjliggöra för fartyg att göra många hamnanlöp längs med kusten.

Utskottets ställningstagande

Farledsavgifter och isbrytning

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

Utskottet vill lyfta fram att infrastrukturministern i en interpellationsdebatt (ip. 2018/19:177) den 30 april 2019 anförde att det är viktigt att göra en bredare översyn när man framöver tittar på konkurrensförutsättningarna och de ekonomiska förutsättningarna för att stärka sjöfarten och inte bara ser på det som är statliga farleds- eller lotsavgifter. Ministern framhöll att det är viktigt att använda resurserna på bästa möjliga sätt och att prioriteringen är att titta på det samlade avgiftsuttaget. Som exempel nämnde infrastrukturministern hamnavgifterna, som ofta regleras kommunalt. Utskottet noterar också i sammanhanget att det av budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) framgår att regeringen ser behov av ett mer ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet.

När det gäller yrkandet om att farledsavgifterna ska utredas för att se om fyllnadsgraden i sjötransporterna och klimateffektiviteten kan öka vill

utskottet uppmärksamma att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att i dialog med berörda aktörer utarbeta förslag på system för informationsutbyte och öppna data för horisontell samordning samt ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan, t.ex. genom minskade tomtransporter och ökad fyllnadsgrad. Utskottet välkomnar detta. Trafikverket redovisade i maj 2019 ett förslag på hur ett sådant system kan utformas och förvaltas. Trafikverket ska även årligen, senast vid utgången av mars månad, redovisa hur arbetet med uppdraget fortskrider till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet). Trafikverket ska slutredovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 31 december 2029.

En verksamhet som finansieras via farledsavgiften är Sjöfartsverkets isbrytning. Sjöfartsverket ansvarar för att isbrytning utförs i svenska kustfarvatten och på sjövägarna dit, samt i Vänern mellan öppet vatten till havs och de farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande ishinder. Sjöfartsverket kan även bestämma om statlig isbrytning av svårare is i Göta älv, Trollhätte kanal, Södertälje kanal, Mälaren och Ångermanälven.

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22) anges att Sjöfartsverkets resultat tidigare har påverkats negativt av ökade kostnader för isbrytning genom flera stränga isvintrar. Sjöfartsverket har uppgett att kostnaderna en mild vinter uppgår till 250 miljoner kronor, en normal vinter till 300 miljoner kronor och en svår isvinter till 350 miljoner kronor. Isbrytningen finansierades fram till 2014 helt via farledsavgifterna. Under 2014–2016 avsattes 200 miljoner kronor för finansiering av isbrytning inom det tillfälliga anslag som Sjöfartsverket då tilldelades.

Utskottet vill i detta sammanhang framhålla att det är av stor betydelse för bl.a. den svenska industrin att isbrytningen bedrivs på ett effektivt och rationellt sätt även under de svåraste vinterförhållanden. Isbrytning är en viktig funktion för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även vintertid och för att svenska hamnar ska kunna vara öppna året runt med hög servicenivå.

Lotsning och lotsavgifter

Utskottet konstaterar att lotsplikten bestäms av ett fartygs storlek och last. Huruvida det behövs lots ombord på ett fartyg kan påverkas av hur en farled ser ut, var den går och hur lång den är. Transportstyrelsen presenterade den 15 februari 2017 ett förslag till modell för att analysera risker och bedöma var fartygen måste ha lots ombord. För att göra en enhetlig bedömning som grundar sig på fler parametrar än i dag kommer Transportstyrelsen bl.a. att använda sig av ett verktyg för att objektivet riskvärdera lotsleder. Denna riskanalys ska sedan ligga till grund för bedömningen av lotsbehovet i leden. För att möjliggöra en viss flexibilitet i systemet ska även andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön kunna vägas in vid det slutliga avgörandet av hur lotsplikten ska utformas. Det handlar t.ex. om bredden på farleden, hur många fartyg som rör sig där, hur många slussar och broar som finns och om leden går genom ett naturskyddat område. Transportstyrelsen

uppges att parametrarna i huvudsak bör vara verifierbara genom oberoende underlag som t.ex. statistik på trafiktäthet och lotsledens längd men i vissa fall måste utgöras av bedömningar av personer med erfarenhet av specifika lotsleder. Parametrarna bör vara rimliga till antalet och kunna anses som välmotiverade. Transportstyrelsen underströk i sitt förslag att detta första arbete med en riskbaserad lotsplikt avser riskbedömningen av lotslederna utifrån deras specifika utformning och naturliga betingelser samt de hjälpmedel som lederna har genom t.ex. utmärkning och tillgängliga sjökortsutgåvor. Transportstyrelsen underströk också att det i nuläget är de kriterier som anges i lotsförordningen som ska utgöra grunden för utformningen av lotsplikten. Även om syftet är att bättre riskvärdera kraven för lotsplikt måste man enligt Transportstyrelsen acceptera att ett generellt regelverk till viss del måste ha en trubbighet för att vara rättssäkert och förståeligt för dem som omfattas av reglerna. Mer individuella avgöranden av ett specifikt fartygs risk i en lotsled måste enligt Transportstyrelsen troligen utformas som undantag till de generella reglerna och omfattas av en särskild individuell prövning.

Transportstyrelsen har därefter inlett ett arbete för att ändra myndighetens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning. Syftet med ändringarna är att resurserna för lotsning ska användas där behovet är som störst. Översynen av reglerna för lotsplikt görs också för att de ska bli förenklade och moderniserade och utgå från ett riskbaserat synsätt samtidigt som lotsplikten ska anpassas efter sjöfartens förutsättningar och med bibehållen sjösäkerhet möjliggöra morgondagens teknik- och miljöutveckling. Målsättningen är att ändringsföreskrifterna ska träda i kraft i oktober 2020.

Utskottet konstaterar också i sammanhanget att Transportstyrelsen har uppgett att Sverige sannolikt har det mest liberala systemet för att få lotsdispens. Enligt myndigheten har nuvarande arbete med en översyn av lotsplikten i Sverige ännu inte berört frågan om hur eventuella nya kriterier för lotsplikt utifrån lotsförordningens skrivningar ska utformas. Om viss typ av sjöfart ska undantas från den allmänna lotsplikten krävs det enligt Transportstyrelsen troligen en förordningsändring och ett politiskt ställningstagande i frågan.

När det gäller lotsavgifternas storlek kan utskottet konstatera att Sjöfartsverket har höjt både lots- och farledsavgifterna de senaste åren. Avgifterna höjdes i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för tjänsten. Samtidigt har lotsrabatten för leder i Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren i den nya avgiftsmodellen sänkts till en nivå som motsvarar beräkningar av hur ledernas lägre lotsningshastighet på grund av slussar, broöppningar och omfattande hastighetsbegränsningar missgynnar kunden. Vidare har en nationell lotsningsrabatt införts för alla lotsningar för den tid som överstiger sju timmar. Justeringen av tidigare rabatt och införandet av den nya lotsningsrabatten uppges vara inkomstneutrala för Sjöfartsverket. I genomsnitt är lotsningarna i Trollhätte kanal och Vänern längre än i övriga landet och kommer därför att kunna dra nytta av denna nya rabatt. Detta innebär att ett

fartyg som lotsas i Trollhätte kanal och Vänern får 30 procents rabatt de första sju timmarna för att sedan få 70 procents rabatt på överskjutande timmar. Motsvarande för fartyg som lotsas på Mälaren är 10 procents rabatt de första sju timmarna och därefter en överskjutande rabatt på 50 procent.

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

I den nationella godstransportstrategin konstaterar regeringen att Sjöfartsverkets lotsutbildning är kostsam och att det tar förhållandevis lång tid för en lots att utbildas. Samtidigt finns ett behov av att utbilda fler nya lotsar. Regeringen avser därför att se över lotsutbildningen med fokus på att minska utbildningskostnaderna och snabbare få ut nya lotsar i arbete. Utskottet välkomnar detta och kan konstatera att Sjöfartsverket för en dialog med berörda universitet och högskolor om hur detta ska kunna uppnås.

Hamnavgifter

Förutom farleds- och lotsavgifter betalar sjöfarten även hamnavgifter. När det gäller frågan om att miljödifferenciera hamnavgifterna kan utskottet konstatera att både Stockholms och Göteborgs hamn har miljödifferencierade hamnavgifter. I Stockholms hamn får t.ex. fartyg rabatterad hamnavgift om de drivs med flytande naturgas (LNG) eller reducerar sina utsläpp av kväveoxid. Regeringen har uppgett att den avser att fortsätta att diskutera med ägarna till hamnarna om hur de på frivillig väg kan stärka hamnavgifternas miljöprofil och hur en sådan utveckling kan stöttas. Detta skulle på sikt leda till minskad miljöpåverkan från de fartyg som trafikerar svenska hamnar.

I sammanhanget kan nämnas att Trafikverket enligt rapporten Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart ska föra en dialog med Sveriges hamnar om arbetet med miljöstyrning i hamnarna och om hur samordning kan ske med miljöstyrning i de statliga farledsavgifterna. En dialog sker även i ett nordiskt perspektiv.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att Sjöfartsverkets nya avgiftssystem syftar till att skapa stabilare intäkter för myndigheten. Utskottet välkomnar Sjöfartsverkets arbete med att bättre använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Samtidigt vill utskottet understryka

vikten av att i möjligaste mån beakta behovet av att underlätta överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart. Utskottet avser att fortsätta följa denna fråga noggrant, inte minst vilka konsekvenser det nya avgiftssystemet får för både sjöfartsnäringen och miljön. Vidare välkomnar utskottet att regeringen avser att se över hur ett mer riskbaserat lotspliktsregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk och se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten. När det gäller frågan om kostnaderna för isbrytning är utskottet i dagsläget inte berett att ta något initiativ.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2019/20:512 (C), 2019/20:614 (SD) yrkandena 2–4, 18, 19 och 22, 2019/20:2490 (M) yrkande 2 och 2019/20:2659 (M) yrkandena 30 och 31.

Särskilt om farledsavgifternas miljöstyrande effekt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag. Därmed bifalls helt eller delvis motionsförslag om detta.

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

Bakgrund

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

Motionerna

Jens Holm m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2019/20:867 yrkande 6 att regeringen bör återkomma med förslag på ett system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferenteringen av de avgifter som staten, genom myndigheterna, tar ut från sjöfarten. Motionärerna framhåller att den ändring av avgifterna som Sjöfartsverket har gjort har fått mycket kritik från branschen. Kostnaderna har ökat ytterligare och miljödifferenteringen och incitamenten för omställning till miljövänligare fartyg har minskat. Motionärerna ser starka skäl att stimulera de rederier som ligger före när det gäller miljöåtgärder genom utvidgad miljödifferentering av farledsavgifterna.

I motion 2019/20:2490 yrkande 6 anför Cecilia Widegren (M) att miljö-differentieringen av farledsavgifterna bör ses över för att säkerställa att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Samtidigt är det viktigt att utformningen inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed gynnar en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ.

Jessika Roswall m.fl. (M) framför i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 48 att det bör skapas incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Eftersom farledsavgifterna är ett av de viktigaste ekonomiska styrmedlen för sjöfarten i Sverige behöver avgifterna utformas så att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Samtidigt är det viktigt att utformningen inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed gynnar en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ.

Enligt kommittémotion 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 i denna del bör det göras en översyn av möjligheterna till en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten, vilket också inkluderar intermodala transportlösningar som stimulerar ett transportslags-övergripande godsflöde och överflyttning av gods till sjöfarten. Motionärerna anser att Sjöfartsverket har haft svårt att miljödifferenciera farledsavgifter på ett tillfredsställande sätt. I dag får t.ex. fartyg som har eldrift – och därmed släpper ut noll koldioxid – höjda avgifter. Därför behöver Sjöfartsverket ta ett helhetsgrepp i denna fråga. Motionärerna vill se en bred översyn och förordar en utvecklad bonus–malus-modell. De anser också att Sjöfartsverket brister i sin analys av hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil och järnväg till sjöfart och vill därför att regeringen ger Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina avgiftsförslag och av en utvecklad miljödifferenciering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att det är angeläget att det skapas incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Sjöfartsverket har gjort en förändring av avgifterna som har fått mycket kritik från sjöfartsbranschen. Kostnaderna har ökat ytterligare och miljödifferencieringen och incitamenten för omställning till miljövänligare fartyg har minskat. Eftersom farledsavgifterna är ett av de viktigaste ekonomiska styrmedlen för sjöfarten i Sverige behöver avgifterna utformas så att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Det finns starka skäl att ytterligare stimulera de rederier som ligger före när det gäller miljöåtgärder. Samtidigt är det viktigt att utformningen inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed leder till en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ. Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör se över miljödifferencieringen av farledsavgifterna

för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2019/20:867 (V) yrkande 6, 2019/20:2490 (M) yrkande 6, 2019/20:2597 (M) yrkande 48 och delvis 2019/20:3246 (C) yrkande 20 i denna del.

Inlandssjöfart och kustsjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om inlandssjöfart och kustsjöfart med hänvisning till de insatser som genomförs. Utskottet framhåller sjöfartens roll i transportsystemet och att en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart måste främjas.

Jämför reservation 12 (M), 13 (V), 14 (KD), 15 (L) och 16 (M, SD, KD).

Bakgrund

Inrikes sjöfart

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

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

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

Sjöfarten i stora delar av Europa är sedan länge uppdelad i havssjöfart och inlandssjöfart, dvs. trafik på inre vattenvägar som t.ex. kanaler, floder och insjöar. På kontinenten är inlandssjöfarten väl etablerad och i allt väsentligt skild från trafiken med havsgående fartyg. Inlandssjöfarten där konkurrerar i första hand med transporter på väg och järnväg, och inte med havssjöfarten. Transportstyrelsen betonar att gränsdragningen mellan inlandssjöfart och havssjöfart inte är lika självklar i Sverige med anledning av geografien. Det finns delar längs Sveriges kust som är relativt skyddade, men det finns även insjöar med stora oskyddade vattenspeglar. De svenska förhållandena skiljer sig i flera avseenden från de förhållanden som råder på kontinenten.

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

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

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

Sjöfartens infrastruktur

Till sjöfartens infrastruktur hör farleder, slussar och kanaler. I Sverige finns ca 900 farleder och ca 14 000 sjömärken som utmärker farlederna. Sjöfartsverket ansvarar för ungefär hälften av sjömärkena och tillhörande farleder; ansvaret gäller framför allt de allmänna farlederna. Ansvaret för resterande utmärkning och tillhörande farleder ligger på t.ex. hamnar, kommuner, båtklubbar eller privatpersoner. Fartygsstråk är inte föreskrivna eller utmärkta i sjökortet.

Trafikverket har till uppgift att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för bl.a. sjöfarten. Sjöfartsverket är infrastrukturhållare och förvaltande myndighet för sjöfartsinfrastrukturen. Det innebär både ett ansvar för drift och underhåll av statliga farleder och slussar och ett ansvar för att vid behov inrätta nya farleder. Vid farledsinvesteringar har Sjöfartsverket ett ansvar för att ta fram beslutsunderlag. Trafikverket finansierar investeringen i farleder när det gäller farledsförbättringar enligt inriktningen i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.

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

Motionerna

I kommittémotion 2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16 anförs att regelverket för de inre vattenvägarna bör ses över för att främja pråmtrafik på skyddade vatten. Motionärerna pekar på att pråmtrafik är energi- och miljöeffektiv. Med pråmfartyg i city- och regionlogistik kan antalet tunga lastbilstransporter minskas. Pråmfartyg är högteknologiska och specialiserade för olika typer av last och är anpassade för trafik i bl.a. trånga miljöer. Pråmfartyg kan dessutom anlöpa enklare kajanläggningar och lastplatser. Motionärerna anför att Sverige genom EU-regelverket för inre vattenvägar har möjlighet att sätta vissa egna regler eftersom våra vattenvägar inte passerar ett annat land, men de framhåller att inget har gjorts för att öka trafiken sedan reglerna infördes.

Enligt kommittémotion 2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 bör regeringen låta utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten. I Sjöfartsverkets rapport *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige* (2016) konstateras att det under nuvarande marknadsförutsättningar saknas incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg. Motionärerna framhåller att godstrafiken i största mån ska flyttas till järnväg och sjöfart. För att uppnå detta bör också HCT-direktivet (High Capacity Transport) tillämpas strikt när det gäller att få dispens för att använda en längre och tyngre lastbil än vad som normalt är tillåtet för att transportera sitt gods till närmaste kombiterminal eller hamn. Regeringen bör enligt motionärerna återkomma

med förslag om förbättringar av systemet med ekobonus. Utöver detta stöd behöver det införas permanenta styrmedel för att stimulera nya transportupplägg för gods för inlands- och kustsjöfart.

Cecilia Widegren (M) vill i motion 2019/20:2490 yrkande 1 ha stärkt konkurrenskraft för insjötransporter på Väneren när det gäller byggnation av broar. Motionären anför att den nya bron över Göta älv kommer att utgöra ett hinder för sjöfarten i Väneren. Detta är olyckligt eftersom transporter av gods på sjön medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regionerna runt Väneren och bidrar till en bättre miljö. I yrkande 3 framför motionären att det bör tas fram en strategi när det gäller konkurrenskraften för sjöfarten i förhållande till andra transportslag. Ett uppdrag bör lämnas att vidta konkreta åtgärder för att nå de nationella och internationella ambitionerna om att flytta gods till sjöfart. Utvecklingen av grönare sjöfart bör stödjas. Man bör även stärka och dra nytta av klimatsmarta investeringar samt övriga miljöinvesteringar och därmed stimulera s.k. early movers genom t.ex. investeringsincitament. I yrkande 5 anføres att vattenvägarna bör utnyttjas bättre för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar. Sveriges många hamnar och de inre vattenvägarna ger goda möjligheter att i större utsträckning än i dag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten en viktig del för att uppnå miljömålen. Det är mycket angeläget att inte svenska särregler införs som fördrar eller försvårar användningen av de inre vattenvägarna.

I kommittémotion 2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 13 framhålls att arbetet med att främja våra vattenvägar måste prioriteras även i fortsättningen för att öka andelen hållbara transporter. Sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. För tio år sedan påbörjades ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket kan leda till mer godstransporter till sjöss. Motionärerna pekar på att ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. I ljuset av att kapacitetsutnyttjandet av både järnvägsnätet och vägnätet runt om i vårt land är mycket högt kan en ökad andel transporter till sjöss optimera användningen av vårt transportsystem.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 51 att inlandssjöfarten för godstransporter bör stimuleras och stärkas. Enligt motionärerna bör Sjöfartsverket i samarbete med berörda kommuner arbeta fram en plan för att möjliggöra att mer godstransporter kan gå via inlandssjöfarten. För att få en mer effektiv användning av hela infrastrukturen för transporter bör de branscher som har de största transportbehoven samverka. Vidare pekar motionärerna på att det krävs att nya slussar byggs i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet för att Vänersjöfarten ska kunna fungera. Satsningar kommer att behövas även i andra farleder, bl.a. i Södertälje, Göteborg och Luleå.

I motion 2019/20:2876 av Boriana Åberg (M) förordas en etableringsstrategi för pråmtrafiken. Motionären framhåller att etableringen av ett nytt trafikslag kräver kunskaper hos berörda myndigheter och speciell lagstiftning, som redan finns på EU-nivå. Sverige saknar anpassade regelverk för behörigheter, lotsplikt och bemanning av pråmfartyg. Det behövs enligt motionären en utredning om huruvida EU-förordningen om inre vattenvägar behöver kompletteras med svenska särregler om pråmtrafiken. För att Sverige ska ha ett robust transportsystem understryker motionären att pråmtrafiken måste inkluderas i detta på samma sätt som de övriga trafikslagen när det gäller forskning och offentliga upphandlingar.

Enligt kommittémotion 2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 4 är det angeläget att verka för en väl fungerande sjötransport. Motionärerna konstaterar att Sverige är ett glesbefolkat land i norra Europas utkant med långa avstånd och att en fungerande infrastruktur därför är en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i en allt hårdare global konkurrens. Infrastrukturen lägger grunden för fler jobb och tillväxt, och i framtiden kommer svenska transporter att ske via tåg, båt och klimatsmarta fordon på väg.

Utskottets ställningstagande

Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart

Nyttjande av vattenvägar för godstransporter

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

År 2016 gav regeringen Sjöfartsverket i uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige, identifiera eventuella hinder mot en utveckling samt vid behov lämna förslag på konkreta åtgärder i syfte att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. Uppdraget redovisades till regeringen i december 2016 (Sjöfartsverkets dnr 16-00767). I rapporten framhålls att transporter på inre vattenvägar kan avlasta trafiken på vägarna och minska trängseln. Utredningen visar att grundförutsättningarna för att föra över gods från land till sjö är goda. Det finns tänkbara godsflöden, ledig kapacitet i hamnar och farleder samt lämpligt tonnage. Vidare finns det tydliga politiska ambitioner att genom ökad

sjöfart avlasta väg- och järnvägssystemen. Samtidigt framförs i rapporten att den typ av sjöfart som kan åstadkomma önskad överflyttning har svårt att konkurrera med transporter på väg och järnväg. Under de marknadsstrategiförutsättningar som rådde 2016 saknades enligt Sjöfartsverket incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg – transportköparen såg inte behovet och redaren såg inte affärsmöjligheterna.

Utskottet konstaterar att en av de övergripande slutsatserna i Sjöfartsverkets utredning är att det behövs omfattande strukturella åtgärder för att göra inlands-, kust- och närsjöfarten konkurrenskraftig. Transporttid, flexibilitet och frekvens är faktorer som i betydligt större utsträckning än förr påverkar transportköparens val, men framför allt är transportpriset direkt avgörande, och där har sjöfarten svårt att konkurrera. Förslagen handlar bl.a. om att utreda vilka styrmedel som kan sänka trösklarna vid etablering av nya transportupplägg och att hamnarna bör se över sina prismodeller. För att få till en överflyttning av gods till sjöfarten föreslogs bl.a. en nationell samordnare som ska se till att både offentliga och privata aktörer arbetar mot samma mål.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1) föreslog ett tillfälligt ekobonussystem för att ytterligare främja utvecklingen av kust- och inlandssjöfart. Syftet med ett ekobonussystem är att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart och därmed minska utsläppen av luftföroreningar genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Ekobonusen kompenserar för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som en del av transportkedjan. Riksdagen ställde sig bakom regeringens förslag. Efter att EU-kommissionen den 9 november 2018 beslutat att det svenska ekobonussystemet är förenligt med EU:s statsstödsregler beslutade regeringen den 22 november 2018 om förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. I december 2018 beslutade Trafikverket att ge två projekt ekobonus för överflyttning av gods från väg till sjöfart. Ekobonussystemet har förlängts till 2022 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 20, bet. 2019/20:MJU1, rskr. 2019/20:122).

Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan ske, där en s.k. omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ. I redovisningen av uppdraget En breddad ekobonus (2019:1) föreslår Trafikanalys en ny breddad ekobonus för att minska kostnader för omlastning och stimulera till start av nya transportlösningar som bidrar till överflyttning av gods till sjöfart och järnväg. Förslaget tar sin utgångspunkt i det nuvarande ekobonussystemet som är riktat till sjöfart, men är mer anpassat för att stimulera nya lösningar som kopplar samman olika transportsystem. Enligt Trafikanalys visar beräkningar att omlastningskostnaderna för gods är betydande och att de utgör en mycket större andel av den totala transportkostnaden för järnväg och sjöfart än för vägtransport. Det innebär att det, jämfört med lastbilstransporter, krävs mycket större godsvolymer över längre avstånd för att stordriftsfördelar i transporter med järnväg och sjöfart ska kunna genereras. Det föreslagna stödet riktas brett

till flera trafikslag, och ansökningar om stöd för en viss transportlösning kan omfatta flera trafikslag. Utöver att ge utrymme för innovativa nya lösningar kan stödet bidra till att öka efterfrågan och bygga upp volymer som gör det möjligt att i ökad utsträckning generera stordriftsfördelar i transportlösningar med sjöfart och järnväg. Rapporten från Trafikanalys bereds inom Regeringskansliet.

Det är regeringens ambition att allt fler godstransporter ska flytta över från lastbil till sjöfart och järnväg. Regeringen beslutade därför under 2018 om en nationell godstransportstrategi som syftar till att bidra till att de transportpolitiska målen nås, att stärka näringslivets konkurrenskraft och att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart (Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi).

Som ett led i att genomföra den nationella godstransportstrategin har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482/TS). Trafikverket tillsatte den nationella samordnaren den 1 februari 2019. Samordnaren, som har uppdraget i sex år, ska främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Inom ramen för uppdraget ska samordnaren

- initiera och främja samverkan mellan berörda aktörer, inklusive europeiska aktörer, och tillhandahålla ett forum för dialog och samarbete, såväl mellan aktörerna och regeringen som mellan aktörerna
- i dialog med berörda aktörer, utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart och som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar till såväl luft som vatten
- ha en kunskapspridande funktion och föra dialog med transportköpare, speditörer, hamnar, kommuner, rederier, transportföretag och andra relevanta aktörer om möjligheterna att på olika sätt stimulera en överflyttning av godstransporter från land- till sjötransporter och därmed bidra till minskade utsläpp av luftföroreningar
- göra berörda aktörers arbete för att främja inrikes sjöfart och närsjöfart synligt, utmanande och inspirerande för andra och stimulera fler aktörer till att bidra till arbetet. I detta ingår att översiktligt sammanställa och beskriva aktörernas arbete och utifrån det identifiera goda exempel
- analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamncapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan och regional utveckling samt vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås.

I maj 2019 redovisades Trafikverkets rapport Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart – 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart 2019 (regeringsuppdrag N2018/04482/TS). Planen, som tagits fram tillsammans

med och förankrats hos berörda myndigheter och branschaktörer, innehåller 62 konkreta åtgärder. Ett femtontal av dessa utgörs av särskilda åtgärder för de inre vattenvägarna och rör bl.a. samverkan, infrastruktur och regler. Arbetet med att genomföra handlingsplanen pågår för närvarande. I rapporten konstateras att med rätt förutsättningar kan dubbelt så mycket gods transporteras längs Sveriges kuster och på våra vatten 2040 jämfört med i dag.

I sammanhanget vill utskottet också påminna om att ett nationellt godstransportråd har inrättats med uppgift att bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och genomförandet av godstransportstrategin. Det nationella godstransportrådet leds av infrastrukturminister Tomas Eneroth och består av 19 ledamöter. Godstransportrådet har regelbundna möten med teman som kopplats till godsstrategins inriktningar.

Trafikanalys följer upp arbetet med den nationella godstransportstrategin. Den första uppföljningsrapporten om strategin lämnades i mars 2019. I rapporten poängteras vikten av samordning och godstransportrådets roll understryks. Det nationella godstransportrådets verksamhet bedöms vara viktig för genomförandet av godstransportstrategin. Den medieanalys som gjorts visade att aktörerna är övervägande positiva till godstransportstrategin. Trafikanalys fortsatta arbete utgörs av en uppföljning i mars 2020 då samtliga insatser i strategin följs upp. En utvärdering i december 2020 kommer att inrikta sig på aktörernas anpassning, nuläges- och omvärldsanalys samt effekter av insatser.

Utskottet vill vidare peka på att regeringen i augusti 2018 gav Trafikverket i uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg (N2018/04481/TS). Trafikverket ska enligt uppdraget bl.a. inventera vilka åtgärder Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och som därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Trafikverket redovisade i september 2019 regeringsuppdraget i rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (TRV 2018/93267). I redovisningen uppges att Trafikverket behöver arbeta mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. För att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan kommer Trafikverket därför att upprätta en färdplan. Färdplanen ska beskriva vilka åtgärder Trafikverket kommer att vidta för att andelen godstransporter på järnväg och med sjöfart ska öka. Den kommer också att tydliggöra hur insatserna ska samordnas, genomföras och prioriteras. Utskottet välkomnar detta och noterar att regeringen i regleringsbrevet för 2020 bl.a. har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa hur långt myndigheten har kommit i arbetet med att genomföra de åtgärder som redovisats i rapporten.

Utskottet vill också uppmärksamma att Transportstyrelsen som ett led i genomförandet av den nationella godstransportstrategin har pekat ut tre nya områden som lämpliga för inlandssjöfart. De områden som är aktuella är skärgården norr om Göteborg, ostkusten från Kalmarsund i söder till Örskär i norr samt Göta kanal med Vättern. De nya områdena kompletterar de tidigare

vattenområdena Vänern, Mälaren och Göta älv, som varit godkända för inlandssjöfart sedan 2014. Sjöfartsverket har i samarbete med Trafikverket undersökt farbarheten på farlederna i de utpekade områdena. Innan de nya områdena träder i kraft för inlandssjöfart ska förslagen godkännas av EU-kommissionen.

Sammanfattningsvis vill utskottet understryka att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet och att en överflyttning av gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart måste främjas. Detta är viktigt för att kunna minska transportsektorns klimatpåverkan men även för att den svenska exportindustrin ska kunna ha tillgång till kapacitetsstarka godstransporter. Regeringen arbetar som nämnts ovan inom flera områden för att stärka bl.a. inlandssjöfart och kustsjöfart. Utskottet ser fram emot att följa detta arbete.

Regler för inlands- och kustsjöfart

De grundläggande delarna i EU:s regelverk för inlandssjöfarten är genomförda i svensk lagstiftning sedan 2014. Direktivet som reglerar fartygs konstruktion och utrustning (direktiv 2016/1629) är i huvudsak genomfört genom fartygssäkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:60). För trafik på svenska inre vattenvägar är det frivilligt att certifiera fartyg för inlandssjöfart. En redare kan i stället välja att certifiera fartyget i enlighet med den nationella regleringen för övriga fartyg. Fartyg som uppfyller kraven för fartyg i inlandssjöfart tilldelas ett unionscertifikat för fartyg i inlandssjöfart. Vilka svenska fartyg som kan certifieras för inlandssjöfart framgår främst av fartygssäkerhetslagen. Fartyg certifierade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera vattenområden som har klassificerats som inre vattenvägar.

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

Det EU-direktiv som ligger till grund för de föreskrifter som reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas är anpassat till zon 3, dvs. vattenområden med en relativt låg våghöjd, vilket är det som dominerar bland de inre vattenvägarna i Europa. Det betyder att Transportstyrelsen har behövt anpassa det svenska regelverket när det gäller zon 1 och 2, dvs. de områden

som har högre vågor och där har lagt till vissa extra säkerhetskrav (TSFS 2018:60). Direktivet medger att medlemsstater med inre vattenvägar i zon 1 och 2 gör nationella anpassningar av regleringen genom t.ex. högre krav i de zonerna. Transportstyrelsen har bedömt att ett antal sådana nationella kompletteringar är nödvändiga. Direktivet medger även att tilläggskrav införs för passagerarfartyg i zon 3 inom några få specificerade teknikområden. Transportstyrelsen har bedömt att även detta är nödvändigt i några fall. 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 förhållandena som råder i de svenska inre vattenvägarna när det gäller avstånd till land, tid till undsättning och temperatur. Transportstyrelsen har uppgett att det inte är något unikt för Sverige att ha krav utöver den nivå som gäller för zon 3, utan det förekommer även i andra medlemsstater som tillämpar direktivet. De svenska kompletteringsbestämmelserna ska tillämpas på alla fartyg som är certifierade för inlandssjöfart, oavsett flagg, och trafikerar svenska inre vattenvägar. Att fartygen uppfyller relevanta kompletteringsbestämmelser ska framgå av fartygens unionscertifikat.

Det finns inte några gemensamma regler inom EU för bemanning av fartyg inom inlandssjöfarten. I Sverige gäller samma regelverk för bemanning som för övriga fartyg som trafikerar de svenska sjöarna, floderna och kanalerna. Transportstyrelsen har ansvaret när det gäller tillsyn över arbetsmiljön ombord på fartyg.

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

Utskottet kan notera att det i Trafikverkets handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart föreslås att Trafikverket ska jämföra regelverk för inre vattenvägar, där svenska regelverk jämförs med europeiska ur ett helhetsperspektiv. Utskottet ser positivt på detta och vill understryka vikten av att regelverket förbättras och förenklas i de fall där det är befogat.

Sjöfartens infrastruktur

Regeringen understryker i skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka för att stärka en effektiv och hållbar godstrafik och främja överflyttning från väg till sjöfart. Investeringarna i sjöfartsobjekt i den

nationella planen för transportinfrastrukturen har därför flerdubblats jämfört med föregående plan. Regeringen avsätter medel bl.a. för farledsfördjupningen in i Göteborgs hamn. Slussarna i Södertälje och farleden i Mälaren ska färdigställas och farleden mellan Landsort och Södertälje förbättras. Slussarna i Trollhättan uppgraderas och kapaciteten i farleden till Luleå utökas. Byggstart för projekten sker i huvudsak under perioden 2024–2029.

När det gäller den nuvarande bron i Göteborg över Göta älv har utskottet fått uppgifter om att den är i dåligt skick och ska bytas ut mot en ny bro (Hisingsbron). Projektet är en del av det västsvenska paketet som i sin tur är en del av den nationella trafikslagsövergripande planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2014–2025. Hisingsbron är planerad att öppnas 2021. Göteborgs kommun äger bron och har beslutat att den nya bron ska byggas med en lägre segelfri höjd än den befintliga bron som har en segelfri höjd på 18,3 meter. Det blir en lyftbro som i grundläge ska få en segelfri höjd på 12 meter och upplyft 28 meter. Mark- och miljödomstolen gav tillstånd till den ansökta vattenverksamheten i september 2014 och föreskrev en provisorisk föreskrift om broöppning. Efter prövotiden ska Göteborgs kommun lämna in förslag till hur broöppningar ska ske. Villkor om broöppning kan utifrån den kunskap som samlats under prövotiden då komma att utformas på något annat sätt för att minska påverkan på berörda riksintressen.

Sjöfartsverket har anfört att broöppningar skapar trafikproblem i centrala Göteborg. Utskottet vill i sammanhanget peka på att Trafikverket, Sjöfartsverket, Region Värmland, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad arbetar fram en överenskommelse som innebär att de tillsammans ska utveckla en gemensam och trafikslagsövergripande trafikledning för trafik längs och tvärs över Göta älv. Grundförutsättningen är att samordning sker mellan handelssjöfarten och järnvägsbroarna vid Marieholm samt Hisingsbron i Göteborg. Denna samordning ska även omfatta framkomligheten för fritidsbåtar. Övriga öppningsbara broar i stråket ska anpassa sina öppningar efter de tider som skapas vid bropassager i Göteborg. Enligt planen ska broöppningarna göra det möjligt att låta minst 15 handelsfartyg passera Göta älv per dygn.

Pråmtrafik

I några av motionsförslagen efterfrågas åtgärder för att främja pråmtrafik. Med anledning av detta vill utskottet hänvisa till redovisningen ovan av vilken det framgår att angelägna insatser gjorts för att främja nyttjandet av våra inre vattenvägar. Utskottet vill också uppmärksamma att det i Trafikverkets handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart föreslås att Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket ska utreda vidare om de regelverk som finns i dag för sjöfart fungerar för pråmtrafik eller om särskilda regelverk för pråmtrafik krävs.

Sammanfattande ställningstagande

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inget skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandena och avstyrker därmed motionerna 2019/20:614 (SD) yrkande 16, 2019/20:867 (V) yrkande 4, 2019/20:2490 (M) yrkandena 1, 3 och 5, 2019/20:2746 (L) yrkande 13, 2019/20:2775 (KD) yrkande 51, 2019/20:2876 (M) och 2019/20:3295 (M) yrkande 4.

Vissa frågor om hamnar

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 17 (SD).

Motionerna

Enligt motion 2019/20:69 av Hampus Hagman (KD) bör det utredas på vilket sätt staten ska prioritera mellan de svenska hamnarna. Utredningen bör bl.a. belysa på vilket sätt staten kan prioritera de hamnar som är viktigast ur ett strategiskt perspektiv. En viktig faktor i ett sådant arbete är förmåga till långväga handelslinjer med de största fartygstyperna. Att organisera ett antal hamnar i statlig regi bör inte uteslutas. Enligt motionären har man mycket att vinna på att samla export och import i ett fåtal strategiskt utvalda hamnar för att minimera onödiga kostnader.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2019/20:614 yrkande 13 att Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden i hamnar. Motionärerna framhåller att infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för god sjöfart och av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt. Det är betydelsefullt att hamnflödena flyter på utan onödiga hinder och därmed underlättar för både industrin och den närliggande stadens invånare. Enligt motionärerna bör man även arbeta för att utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar (yrkande 21). Detta behövs för att få mer plats och effektivare flöden i hamnarna. Genom att man snabbt kan flytta containrar till torrhamnar i väntan på tull tar de inte upp onödig plats i hamnen. Torrhamnarna bör dock klassas enligt gällande säkerhetsklassning för att detta ska fungera optimalt.

I motion 2019/20:1553 av Jimmy Ståhl (SD) föreslås en utredning där corehamnarna mer tydligt utvecklas till den samhällsnyttiga resurs de i

grunden är. Det kan ske genom att man ger de hamnar som uppfyller vissa krav andra möjligheter. Kraven kan gälla vissa öppettider med normal tariff, ökad effektivitet i hamnarbetet och att hamnarna deltar i forsknings- och utvecklingsarbete. Möjligheter som erbjuds dessa hamnar kan t.ex. vara prioritering i fråga om nationella investeringsmedel för infrastruktur eller att hamnarna blir prioriterade när det gäller elleverans.

Utskottets ställningstagande

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

Av regeringens godstransportstrategi framgår att Sveriges hamnar fungerar som internationella, nationella eller regionala logistiknoder och används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring. I Sverige finns det över 100 hamnar, både allmänna hamnar och industrihamnar av varierande storlek, som hanterar gods och som fungerar som kombiterminaler för omlastning mellan sjöfart och väg och järnväg. EU har pekat ut kärnhamnar i det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) som anses vara strategiskt viktiga och särskilt prioriterade och som knyter an till det europeiska stamnätverkets nio korridorer. Fem av dessa kärnhamnar ligger i Sverige och fyra av dem tillhör Skandinavien–Medelhavskorridoren: hamnarna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Trelleborg. Hamnen i Luleå ingår inte i korridoren. Dessa hamnar hanterar tillsammans drygt 60 procent av godset i containrar och på trailrar till och från Sverige. Därutöver ingår 21 svenska hamnar i det övergripande nätverket inom TEN-T. Alla 26 hamnarna kan söka medfinansiering för infrastrukturinvesteringar från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

Utskottet noterar att Göteborgs hamn innehar, som enda hamn i Norden, säkerhetsklassificeringen Container Security Initiative. Det innebär att hamnen är godkänd för export direkt till USA och att tullkontroller kan ske innan fartyg lämnar Göteborgs hamn. Även hanteringen vid anlop i USA är

smidigare för fartyg som kommer från en säkerhetsklassificerad hamn. Göteborgs hamn är i dagsläget den enda hamnen i Sverige som har direktanlöp av containerfartyg i transocean linjesjöfart och är den enda hamnen med tillräcklig kapacitet att ta emot några av de största transocean containerfartygen.

Utskottet kan vidare konstatera att Trafikverket i sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 (remissversion 2017-08-31) har anfört att en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart inte i första hand begränsas av kapacitetsbrist i hamnar och anslutande landinfrastruktur, utan av att det i de flesta fall blir dyrare att ta sjövägen, bl.a. på grund av höga omlastningskostnader. För att en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjöfart ska ske krävs enligt Trafikverket åtgärder som ligger utanför den nationella planen, t.ex. styrmedel som s.k. ekobonus. Utskottet välkomnar därför att ekobonussystemet för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart i budgeten för 2020 har förlängts till 2022 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 20, bet. 2019/20:MJU1, rskr. 2019/20:122).

Trafikanalys skriver i sin rapport En breddad ekobonus (2019:1) att svenska hamnar har relativt hög produktivitet. Det anges vidare att hamnarna har genomfört olika typer av effektiviseringar, men att de största produktivetsvinsterna har kunnat göras genom att hamnarna börjat använda ny teknik. I det sammanhanget välkomnar utskottet att Sjöfartsverket arbetar med att effektivisera och förenkla processen kring fartygsanlöp till och från svenska hamnar. Anlöpskostnaden står för en stor del av transportkostnaden och kan sänkas med hjälp av automatisering och digitalisering. Det branschgemensamma samarbetet Digitalt anlöp har startats med syfte att initiera och samordna digitaliseringsarbetet tillsammans med sjöfartens aktörer. Samarbetet går ut på att etablera ett program med syfte att effektivisera anlöpsprocessen och på lång sikt stärka sjöfarten.

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

(ip. 2017/18:341) framhöll infrastrukturministern åter att hamnarna har en viktig roll i det svenska transportsystemet. Samtidigt betonade han att ansvarsfördelningen är klar mellan det som är de lokala hamnägarnas ansvar, vare sig hamnarna är privata eller gemensamma genom kommunen, och vad som faktiskt är statens ansvar.

När det gäller motionsförslaget om torrhamnar vill utskottet understryka att den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart, som nämnts i tidigare avsnitt, inom ramen för sitt uppdrag ska analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamnkapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan samt till regional utveckling samt vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås. Rapporten lämnades den 20 december 2019 (Analys av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar. Uppdrag inom ramen för regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, TRV 2018/93261). I rapporten föreslås hur vidare analys och kartläggning kan ske. Den fördjupade kartläggningen och analysen kommer att ingå i det fortsatta arbetet inom ramen för Trafikverkets regeringsuppdrag som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart som löper fram till 2024.

Utskottet vill sammanfattningsvis understryka att sjöfarten är en viktig del i det svenska godstransportsystemet. I detta sammanhang har hamnarna och infrastrukturen kring dessa en viktig roll att spela. Ett antal svenska hamnar ingår dessutom i det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) som syftar till att knyta ihop och förbättra infrastrukturen inom EU. När det gäller det svenska transportsystemet bör dock enligt utskottets mening frågan om vilka infrastrukturåtgärder som ska genomföras och när det ska ske främst bestämmas inom ramen för Trafikverkets och regionernas långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som läggs fast av regeringen och riksdagen. Riksdagens uppgift är således normalt inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. När det gäller utveckling av torrhamnar pågår ett arbete med detta. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2019/20:69 (KD), 2019/20:614 (SD) yrkandena 13 och 21 samt 2019/20:1553 (SD).

Vissa miljö- och klimatfrågor

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 18 (M), 19 (SD), 20 (C), 21 (V), 22 (KD) och 23 (L).

Bakgrund

Utsläpp till luft och vatten

Fartygstrafiken i vattnen runt Sverige är intensiv. Östersjön tillhör världens mest trafikerade hav. Endast en liten andel av de fartyg som passerar genom svenskt territorialvatten och svensk ekonomisk zon är registrerade i Sverige eller drivs av svenska företag.

Fartygstrafiken kan påverka miljön på olika sätt, både direkt och indirekt, och avse utsläpp både till luft och till vatten. När det gäller luftutsläpp bidrar sjöfarten exempelvis till utsläppen av koldioxid, svaveloxider (SO_x), kväveoxider (NO_x) och partiklar. Sjöfartens utsläpp till vatten kan t.ex. bestå av olja, båtbottnfärger, avloppsvatten och barlastvatten.

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

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

Verksamheten vid FN:s internationella sjöfartsorganisation (International Maritime Organization, IMO) består till en betydande del av sjösäkerhetsarbete, som i sin tur även syftar till ökat miljöskydd och miljöskyddsarbete. För miljöskydd finns bl.a. den s.k. Marpolkonventionen. Här finns bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade och om hur transport av oljeprodukter och andra farliga kemikalier ska gå till. Inom EU har olika s.k. sjösäkerhetspaket tagits fram, men det finns också rättsakter inom miljöområdet som mer eller mindre berör sjöfarten, exempelvis om utsläppen av svaveldioxid. Sverige deltar aktivt i IMO:s, EU:s och Helsingforskommissionens (Helcom) miljöarbete.

Det är IMO som beslutar om systemet med s.k. PSSA-klassning (särskilt känsligt havsområde, particularly sensitive sea area). År 2005 pekade IMO ut Östersjön som ett känsligt havsområde.

Kraven som gäller svavelhalten i bränsle som används ombord på fartyg regleras både genom EU-lagstiftning och genom IMO:s regelverk Marpolkonventionen. Svaveldioxidutsläpp från fartyg som trafikerar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen regleras av de krav på högsta svavelhalt i marina bränslen som gäller inom s.k. svavelkontrollområden (Sulphur Oxides Emissions Control Area, SECA). Dessa beslutades om inom IMO under 2006 och 2007 och har införts i EU:s svaveldirektiv (direktiv 2016/802) och därefter i den svenska svavelförordningen (2014:509).

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

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

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

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

Inom ramen för IMO antogs i februari 2004 den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenkonventionen). Sverige anslöt sig till konventionen 2009 efter riksdagens godkännande (prop. 2008/09:229, bet. 2009/10:TU13, rskr. 2009/10:21). Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Konventionen trädde i kraft den 8 september 2017 och dess bestämmelser genomförs i Sverige i huvudsak genom barlastvattenlagen (2009:1165). Genomförandet har också krävt mindre ändringar i miljöbalken, fartygssäkerhetslagen (2003:364) och lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.

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

Farleder och sjötrafikreglerande åtgärder

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

Med ruttsystem avses sjötrafikreglerande åtgärder som syftar till att minska olycksriskerna. Det omfattar bl.a. trafiksepareringssystem, enkel- och dubbelriktade leder, rekommenderade leder, djupvattenleder och förbudsområden. IMO är det internationella organ som får inrätta och anta bestämmelser om ruttsystem för den internationella sjöfarten. Fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon ska följa de ruttsystem som IMO har beslutat är obligatoriska. Vidare kan ett land enskilt bestämma om ruttsystem på sitt inre vatten. I Sverige finns ett antal sådana ruttsystem fastställda. Ruttsystemen fastställs genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:120) om sjötrafiken i vissa områden i Sverige.

Motionerna

Enligt motion 2019/20:280 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C) bör möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen

till förnybara bränslen i Gotlandstrafiken utredas. Den nu upphandlade trafiken för perioden 2017–2027 gör att villkoren i huvudsak är fastställda för en tid framöver. Trots det vill motionärerna att omställningen till mer miljövänliga bränslen påskyndas, bl.a. med hänsyn till klimatutvecklingen.

Pia Nilsson (S) framför i motion 2019/20:330 att man bör överväga att ge Sjöfartsverket i uppdrag att stärka incitamenten för fossilfri sjöfart. Det råder stor enighet om att sjöfarten är en del av lösningen på Sveriges klimatproblem, och att man måste genomföra en överflyttning av transporter från väg till sjöfart. Fossilberoendet i transportsektorn måste brytas och de ekonomiska styrmedlen bör därmed enligt motionären utformas för att stödja en sådan utveckling.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2019/20:614 att risken för koldioxidläckage bör beaktas i samband med nya miljöförslag för bl.a. sjöfartsnäringsen (yrkande 26). Motionärerna vill särskilt lyfta fram konkurrensneutrala miljöåtgärder som inte begränsar nationella företags konkurrensmöjligheter i förhållande till den gemensamma branschen eller sektorn. Motionärerna menar att osunda konkurrensförhållanden för företag resulterar i att jobb och tillväxt flyttar utomlands och tillhörande utsläpp därmed sker i något annat land (s.k. koldioxidläckage). Motionärerna framhåller vidare att miljöregler som berör sjöfarten som minimum bör gälla i hela Europa (yrkande 27). Motionärerna framhåller även att svaveldirektivet som minimum bör gälla i hela Europa (yrkande 28). De påminner om att reglerna för tillåten svavelhalt i marint bränsle för fartyg som trafikerar bl.a. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen skärptes i januari 2015 genom det s.k. svaveldirektivet. Sjöfart som trafikerar bl.a. Östersjön måste därmed ersätta fartygens högsavliga bunkerbränslen med destillatbränslen som är väsentligt dyrare. Som alternativ till renare bränslen kan redarna även välja att använda utrustning som avlägsnar svaveldioxid ur fartygens rökgaser med rökgastvättar, s.k. skrubbrar. Motionärerna anför att de ställer sig positiva till att minska utsläppen på Östersjön och till hårdare kontroller av att regelverket följs men vill samtidigt betona vikten av att regler i största möjliga mån ska vara globalt omfattande så att de inte leder till snedvriden konkurrens. Motionärerna framför på motsvarande vis att ett direktiv för utsläpp av kväveoxider som ett minimum bör gälla i hela Europa (yrkande 29). När det gäller kväveoxider planeras ytterligare åtgärder för att begränsa sjöfartens utsläpp av dessa inom Nord- och Östersjöområdet. Motionärerna framför att de ställer sig positiva till att man genom detta förslag försöker införa förbättrande miljöåtgärder inom sjöfarten men anser att man bör införa reglerna inom så stora områden som möjligt. För att få bästa möjliga effekt bör minst hela EU omfattas av regler för kväveoxidutsläpp, annars riskerar fartyg som går genom svenska farvatten att få högre kostnader, vilket kan medföra att transportörer väljer andra fraktsätt än fartyg.

I kommittémotion 2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) anføres att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen ickefossila drivmedel inom sjöfarten

(yrkande 2). Sjöfarten är i dag i stort sett helt beroende av oljebaserade drivmedel. Alternativa drivmedel börjar dock i ökad utsträckning utvecklas i form av flytande naturgas (LNG), bränsleceller och i viss mån eldrift. På längre sikt bör dock enligt motionärerna flytande biogas (LBG) och andra hållbara alternativ som vätgas och eldrift ersätta de fossila drivmedlen. Motionärerna framhåller att det behöver utredas vilka ytterligare styrmedel som kan införas för att främja användningen av förnybara drivmedel inom nationell sjöfart. Vidare anser motionärerna att regeringen bör låta utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering av ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg (yrkande 3). Motionärerna framhåller vidare att så länge oljepriset är förhållandevis lågt utgör det ett hinder för en genomgripande övergång till alternativa bränslen och att stimulans för investeringar i grön teknik saknas. Motionärerna anser även att Sverige bör agera för att det inom särskilt känsliga havsområden (PSSA) ska bli möjligt att införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar Östersjön (yrkande 5). Strängare regler för utsläpp av kväveoxider från nybyggda fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön kommer att införas successivt från 2021. Men eftersom fartyg har lång livslängd krävs enligt motionärerna även kraftfulla åtgärder som minskar äldre fartygs utsläpp. Det är viktigt att ansträngningarna för högre miljökrav påskyndas med tydliga krav eftersom det kan ta 30 år innan hela fartygsflottan är utbytt och följer de nya reglerna. Motionärerna pekar på att det finns väl beprövad katalysator teknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och att det följaktligen inte finns några tekniska hinder för kväverening på fartyg.

Enligt motion 2019/20:1425 av Eva Lindh (S) bör regeringen undersöka möjligheten att förbjuda utsläpp av skrubbevatten i Sverige. År 2020 kommer det att införas hårdare regler för hur mycket avgaser ett fartyg får släppa ut. Gränsen för svavelutsläpp kommer att sänkas kraftigt. Förhoppningen är att sjöfarten ska gå över till renare bränslen, men svavelfattiga drivmedel är dyra. Motionären pekar på att det finns en risk att fartygen i stället kommer att tvätta avgaserna, s.k. skrubbing. När skrubbevatten släpps ut i havet följer de giftiga ämnena med. De nya miljökraven för att göra luften renare riskerar enligt motionären att leda till att havsmiljön blir smutsigare.

Jessika Roswall m.fl. (M) framför i kommittémotion 2019/20:2597 att möjligheterna att tillgodose hamnarna med miljövänligt bränsle bör ses över (yrkande 50). Sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag där det finns en outnyttjad kapacitet, men precis som för övriga transportslag behövs det fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Motionärerna framhåller dock samtidigt att det är centralt att dessa åtgärder inte blir en extra pålaga för svensk sjöfartsnäring och därmed försämrar dess konkurrenskraft. Sverige behöver en infrastruktur som stöder en mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av bränslena LNG och metanol samt elanslutning i land.

I kommittémotion 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) betonas vikten av att kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den

internationella sjöfartens klimatpåverkan (yrkande 28). Sjöfarten står i dagsläget för ca 3 procent av de globala växthusgasutsläppen. Motionärerna pekar på att sjöfarten verkar på en global marknad och att ytterligare nationella regleringar riskerar att leda till att svensk sjöfart och industri får konkurrensnackdelar i jämförelse med andra länder. Dessutom har nationella särkrav relativt liten verkningsgrad i jämförelse med internationella åtaganden.

Enligt kommittémotion 2019/20:2662 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 14 bör regeringen verka för att fartygsrutter i känsliga områden ändras i större utsträckning än vad som sker i dag. Motionärerna påpekar att vissa områden i världens hav är hemvist åt särskilt känsliga ekosystem och att en del av dessa områden är skyddade, t.ex. naturreservat, nationalparker och Natura 2000-områden. Beroende på vilken skyddsform ett område har gäller olika föreskrifter. För att minska påfrestningen på marina skyddsområden bör enligt motionärerna sjöfart undvikas i särskilt känsliga områden.

I kommittémotion 2019/20:2746 yrkande 14 tar Helena Gellerman m.fl. (L) upp frågan om landström för mindre fartyg.

I kommittémotion 2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) pekar motionärerna på att Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde. Samtidigt är innanhavet en viktig transportled för bl.a. oljetransporter. Motionärerna framhåller att oljeutsläppen fortsätter att vålla problem i Östersjön och att det är viktigt att skapa tydliga incitament för att undvika oljeutsläpp. Motionärerna begär därför att bötesbeloppen för utsläpp av olja i Östersjön ska höjas (yrkande 25). Motionärerna framhåller även behovet av att höja beredskapen för potentiella katastrofer i Östersjöområdet och minimera eventuella skadeverkningar (yrkande 26). Vidare anför motionärerna att en bestämmelse bör införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett (yrkande 27). Motionärerna uppmärksammar även att främmande organismer som följer med i fartygens barlastvatten från andra hav innebär ett hot mot den biologiska mångfalden i Östersjön. Dessa främmande arter som släpps ut med barlastvatten kan föröka sig och tränga undan inhemska arter. Motionärerna anser därför att krav bör ställas på att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ska ha mottagningsanordningar för barlastvatten (yrkande 28).

Enligt kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53 bör regeringen inom EU verka för gemensamma regler för sjöfartsel i hamn.

Annie Lööf m.fl. (C) framhåller i partimotion 2019/20:3107 att sjöfarten från svenska hamnar bör bedrivas fossilfritt 2040 (yrkande 14.1). Samtidigt som Sverige ökar produktionen av förnybara drivmedel bör fossila bränslen helt fasas ut i transportsektorn, med vissa undantag, från 2030. De aktörer som väljer att ha högre andel förnybart i sitt bränsle, oavsett transportslag, ska premieras för det. Motionärerna anser även att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartygen ligger i hamn (yrkande 17). Fartyg bör använda landström, i stället för att ligga med motorer igång i hamn. Ett sätt att styra över mot mer elanvändning i hamn är att införa

miljözoner, så att endast de fartyg som ansluter till landströmmen får komma in i de citynära hamnarna, medan de som fortsätter gå på tomgång och släppa ut stora mängder partiklar får lägga sig i ytterhamnar. Det skulle ge tydliga incitament för kryssningsfartygen att investera i anslutningsutrustning. Sådan utrustning bör också standardiseras på europeisk och internationell nivå. Samma begäran framförs i kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 13.1 och 16.

Enligt kommittémotion 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) bör Sverige vara pådrivande inom IMO och EU för att säkerställa genomförande och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan (yrkande 18.1). När det gäller den internationella sjöfarten tog IMO under våren 2018 beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart. Detta är glädjande, och även här bör Sverige vara pådrivande för att dessa åtaganden uppfylls. Motionärerna framhåller även att förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel bör utredas (yrkande 19.2). Även i denna motion anförs att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartygen ligger i hamn (yrkande 21).

Johan Pehrson m.fl. (L) vill enligt partimotion 2019/20:3351 yrkande 13 se mer gods till sjöss. Motionärerna framhåller att klimatinvesteringar i sjöfart är viktiga för att minska utsläppen och antalet vägtransporter. Ur klimatsynpunkt är det bra att transportera stora godsflöden på vatten i förhållande till t.ex. vägar. Godstrafik till sjöss ska därför enligt motionärerna välkomnas.

Utskottets ställningstagande

Fartygsrutter

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

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

Utskottet påminner om att det pågår ett internationellt arbete inom Helcom och IMO kring trafiksepareringssystem och förbudsområden för sjöfart. Konceptet Sea Traffic Management (STM) är under utveckling inom sjöfarten. STM är ett EU-medfinansierat projekt som inkluderar en rad olika länder och där Sjöfartsverket är projektledare. Konceptet STM syftar till att höja

säkerheten, minska miljöpåverkan och öka effektiviteten till sjöss genom informationsdelning och nya smarta tjänster. STM kan på sikt såväl mildra risker för olyckor som minska sambandet mellan ökad fartygsstorlek och ökande ytanspråk. Tidiga tester visar enligt Sjöfartsverket att STM kan minska antalet grundstötningar och kollisioner med över 60 procent. Utskottet välkomnar detta.

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

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

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

När det gäller fartyg som trafikerar polarområdena har Transportstyrelsen gett ut en ny föreskrift för fartyg som trafikerar dessa områden (TSFS 2018:6). Detta har skett för att införliva den s.k. polarkoden i svensk rätt. Föreskriften trädde i kraft den 1 mars 2018. Polarkoden innehåller krav på fartyg som

trafikerar polarområden att öka säkerheten i fartygens verksamhet och minska påverkan på människan och miljön i de känsliga områdena runt polerna. Koderna trädde i kraft internationellt den 1 januari 2017 och har gjorts bindande genom konventionerna Solas och Marpol.

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

Oljeutsläpp

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

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

Det framgår även av budgetpropositionen för 2020 att oljeutsläpp från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid, när det gäller både antalet observerade utsläpp och den uppskattade sammanlagda volymen av oljeutsläpp (Helcom 2018). Utvecklingen har enligt regeringen varit positiv sedan de transportpolitiska målen antogs (prop. 2019/20:1, bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111).

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

Utskottet vill framhålla att sjöfartstrafik övervakas och regleras i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och för att förhindra att miljön förorenas. Sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp i områden som är tättrafikerade eller som är särskilt riskfyllda. Konceptet Sea Traffic Management (STM) syftar till att minimera risker för grundstötning och förbättra färdplaner för varje enskild transport samt minska miljöpåverkan och öka effektiviteten till sjöss genom informationsdelning och nya smarta tjänster.

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

Barlastvattenkonventionen

Sverige har tillträtt barlastvattenkonventionen och den är införd i svensk lagstiftning genom barlastvattenlagen (2009:1165), barlastvattenförordningen (2017:74) och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:73) om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment.

Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och eliminera spridning av bl.a. skadliga vattenlevande organismer genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Konventionen anger vilka åtgärder som ska vidtas för att konventionens syfte ska uppnås. Barlastvattnet ska hanteras på vissa sätt, sediment ska omhändertas i särskilda mottagningsanordningar och fartyg bör konstrueras och byggas så att bl.a. oönskade ansamlingar av sediment begränsas. Varje fartyg ska ha en godkänd barlastvattenhanteringsplan och föra en barlastvattendagbok. Konventionsstaterna ska utöva tillsyn över att bestämmelserna följs och utfärda certifikat till de fartyg som uppfyller konventionens krav.

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

Utsläpp till luft

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

Utsläpp av svaveldioxid (SO_x)

Sedan 2015 råder särskilda regler för utsläpp av svaveldioxid i Östersjön. För att minska fartygens utsläpp till luft får sedan den 1 januari 2015 inte fartyg som opererar inom SECA-områden (Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen samt kustområdena runt USA och Kanada) ha mer än max 0,10 viktprocent svaveloxider i bränslet. För att uppfylla kraven kan man byta till lågsvavliga marina bränslen, använda alternativa bränslen som LNG eller installera rökgasrenare, s.k. skrubbrar som renar avgaserna. Utskottet ser positivt på att IMO under 2016 också beslutade att införa ett globalt svavelkrav

2020 som innebär att högsta tillåtna svavelhalt i fartygsbränsle kommer att sänkas till 0,5 viktprocent från dagens 3,5 viktprocent.

Mot bakgrund av motionsyrkandet om utsläpp av skrubbevatten noterar utskottet att de skrubbrar som vissa rederier installerar för att klara utsläppskraven när det gäller svaveloxider tvättar avgaserna med havsvatten. Tvättvattnet släpps sedan tillbaka i havet och kan därmed komma att bidra till försurningen av vattendrag. Skrubbevattnet kan även innehålla andra föroreningar. Utskottet välkomnar därför att regeringen i december 2019 lämnade ett uppdrag till Transportstyrelsen och HaV att ta fram ett sammanfattande underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg. Underlaget ska stödja regeringen i en möjlig handlingslinje när det gäller IMO:s kommande arbete med att harmonisera reglerna för dessa utsläpp. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2020.

Utskottet påminner i sammanhanget också om att riksdagen har lämnat ett tillkännagivande till regeringen om att den bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet (bet. 2015/16:TU17, rskr. 2015/16:296). Förordningen (2012:259) om miljöskaktionsavgifter har sedermera ändrats så att en miljöskaktionsavgift kan tas ut för överträdelser av svavelförordningens bestämmelser om svavelhalt i marint bränsle, dvs. sådant bränsle som används i fartyg. De nya reglerna trädde i kraft den 3 september 2018.

Utsläpp av kväveoxider (NOx)

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

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

bedöms dock påverka fraktpriserna mer, främst priset på fartygsbränsle. Trafikanalys bedömer att effekterna på konkurrensen mellan transportslagen eller transportflödena till följd av NECA blir små eller försumbara.

Utsläpp av växthusgaser

Utskottet välkomnar att IMO i april 2018 antog en initial klimatstrategi som innebär att de årliga utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten ska kulminera så snart som möjligt och därefter minska med åtminstone 50 procent till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och att man bör sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt. I strategin ingår även ett mål om ytterligare energieffektiviseringar samt att utsläppen per transportarbete ska minska med 40 procent till 2030. En översyn av strategin ska göras senast 2023.

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

Regeringen har anfört att den avser att fortsätta bidra aktivt till IMO:s arbete för att minska växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten. För att skapa förutsättningar för inblandning av biodrivmedel i marina bränslen avser regeringen att verka för att internationella regelverk och standarder anpassas för förnybara marina drivmedel. Utskottet anser i likhet med regeringen att internationell samverkan är avgörande för en hållbar sjöfart på lika villkor. Utskottet välkomnar därför att Sverige under FN:s klimatmöte COP 25 i december 2019 ställde sig bakom en deklaration om ökade ambitioner i arbetet med att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Länder som ställer sig bakom deklarationen ska arbeta för ett ambitiöst genomförande av den klimatstrategi som den internationella sjöfartsorganisationen IMO har tagit fram. I samband med detta uttalade regeringen att en utökad sjöfart skulle kunna ta hand om många av de utsläppstunga godstransporter som i dag sker via land, men för att nå målen i Parisavtalet måste även sjöfartens utsläpp minska. Sverige har enligt regeringen tagit viktiga steg i detta arbete, inte minst genom att skapa ett nationellt innovationskluster för flytande biogas.

När det gäller inrikes sjöfart står denna enligt den officiella statistiken endast för 2 procent av utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter. Enligt tillgänglig statistik har utsläppen från inrikes sjöfart nästan halverats, från ca 610 000 ton koldioxidekvivalenter 2010 till ca 312 000 ton koldioxidekvivalenter 2017. Utsläppen från sjöfarten beräknas utifrån mängden bränsle som säljs, baserat på uppgifter som rapporterats in från oljeleverantörerna. Uppgifterna har dock inte varit heltäckande och statistiken för inrikes sjöfart är behäftad med betydande osäkerheter. Berörda myndigheter bedriver ett

utvecklingsarbete för att öka tillförlitligheten i statistiken. Utskottet välkomnar detta.

Enligt regeringens klimatpolitiska handlingsplan från december 2019 (prop. 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan) ska Miljömålsberedningen få i uppdrag att bereda möjligheten till ett etappmål för sjöfartens klimatpåverkan. I propositionen anges att i förhållande till exempelvis vägsektorn har få styrmedel införts för att minska sjöfartens växthusgasutsläpp. Det finns således ännu inte någon stark incitamentsstruktur på plats för energieffektivisering och en övergång till förnybara energikällor (t.ex. fossilfria bränslen, el och vind). När det gäller drivmedel ska det även enligt handlingsplanen analyseras hur sjöfarten kan ställa om för att minska växthusgasutsläppen på motsvarande sätt som det har utretts för flyget.

Utskottet kan konstatera att det som alternativ till de traditionella petroleumbaserade drivmedlen finns alternativa drivmedel som minskar sjöfartens luftutsläpp. Några exempel är flytande naturgas (LNG), metanol och eldrift. Transportstyrelsen deltar i regelutvecklingen internationellt för att främja alternativ drift. Batterier kan användas för drift av fartyg på korta sträckor och laddas när fartygen ligger till kaj. Eldrift ger både lägre utsläpp och mindre buller. För att eldrift ska ha god klimatprestanda behöver dock den el som används produceras på ett hållbart sätt. Av trafikutskottets forskningsrapport Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) framgår att fossila bränslen i form av olja och naturgas fortfarande dominerar helt inom sjöfarten. Ett fåtal rederier har emellertid börjat använda LNG. På försöksnivå eller i liten skala används också metanol som fartygsbränsle i Sverige. Fonden för ett sammanlänkat Europa finansierar insatser inom ramen för bl.a. transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). I Sverige har bl.a. insatser som LNG för fartyg samt färjor som drivs med batteridrift på detta sätt fått medfinansiering från EU.

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

I den nationella godstransportstrategin framhåller regeringen att utvecklingen av batteridrift för sjöfarten går snabbt framåt. Sjöfarten kan i dag i vissa fall använda batterier för drift av fartyg på kortare sträckor och vid manövrering i hamn. Fartyg kan även använda el och ladda batterier genom landanslutningar när fartyg ligger vid kaj. Under 2018 erbjöd 15 svenska hamnar landansluten elektricitet för fartyg. Eftersom det krävs att den tekniska utrustningen på fartyget är kompatibel med hamnens laddinfrastruktur och sådan utrustning är dyr är det i dagsläget främst färjor som regelbundet

trafikerar samma hamn som har nödvändig utrustning ombord och kan använda befintliga landanslutningar i hamnarna. I godstransportstrategin anger regeringen också att det är viktigt att infrastrukturen för förnybara drivmedel möter godstransporternas behov. Infrastruktur som möjliggör för fartyg att tanka LNG är ett första steg i bytet till flytande biogas (LBG).

När det gäller motionsförslagen om landström i hamnar vill utskottet framhålla att det i regeringens klimatpolitiska handlingsplan från december 2019 anges att en lämplig myndighet ska få i uppdrag att analysera incitament för övergång till landström i hamnar, t.ex. genom införande av miljözoner. Utskottet ser positivt på att ett sådant uppdrag ges. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att Energimyndighetens uppdrag att samordna utbyggnaden av laddinfrastruktur fr.o.m. 2018 har utökats till att inkludera infrastruktur för förnybara drivmedel generellt.

Sjötransporter är ofta energieffektiva jämfört med transporter på väg, på grund av den låga drivmedelsförbrukningen per vikt och sträcka transporterat gods. Dock drivs fartyg framför allt av fossila drivmedel, så även om sjöfartens utsläpp står för en mindre del av de inrikes transporternas totala växthusgasutsläpp behövs även här en omställning till fossilfrihet för att klimatmålen ska nås. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att regeringen 2018 gav i uppdrag åt Trafikverket att analysera förutsättningarna för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg, samt lämna förslag till en strategi, inklusive förslag till åtgärder för hur detta kan nås. Rapporten Omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg – ett regeringsuppdrag redovisades i december 2018. Trafikverket bedömer att åtgärder i första hand bör riktas mot Trafikverket Färjerederiet, Kustbevakningen och Sjöfartsverket då de står för den absoluta merparten av växthusgasutsläppen från den statliga flottan. Trafikverkets färjerederi har tagit fram en långsiktig tonnageplan för hur rederiets färjor ska bli fossilfria (Vision 45). Regeringen avser att ge i uppdrag åt Kustbevakningen och Sjöfartsverket att analysera och föreslå hur respektive myndighets fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri.

Forsknings- och utvecklingsprojekt bidrar till en säker, effektiv och hållbar sjöfart för att tillfredsställa framtidens behov. Några exempel på detta är det av Sjöfartsverket ledda innovationsarbetet inom sjömotorvägskonceptet Sea Traffic Management (STM), Interregprojektet Emma som utvecklar inlandssjöfarten och Stena AB:s batteriprojekt för testning av eldrift. Regeringen pekar i godstransportstrategin på att flera nya internationella eller regionala regelverk har börjat gälla, eller snart kommer att börja gälla, med syfte att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, och här ligger svensk sjöfart långt framme. Regeringen anser att det är särskilt angeläget med de insatser för ökad forskning och innovation som planeras inom transportområdet som rör sjöfart. Dessa insatser bidrar till att främja högkvalitativa godstransporter med sjöfart samt ger ökade möjligheter till export av hållbara lösningar.

Utskottet delar regeringens uppfattning att forskning och innovation behövs för att hitta hållbara och prisvärda alternativ till de fossila drivmedel som

används inom sjöfarten. Det främjar svensk exportindustris konkurrenskraft och minskar klimatpåverkan. Utskottet vill lyfta fram att regeringen i april 2019 beslutade att ge Trafikverket i uppdrag att ytterligare bredda och utöka stödet till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Satsningen innebär nästan en fördubbling av stödet, från nuvarande 55 miljoner kronor till 100 miljoner kronor årligen, inom ramen för den nationella infrastrukturplanen. Ett syfte med satsningen på forskning och innovation är att öka sjöfartens konkurrenskraft och attraktivitet, underlätta en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart samt bidra till en utvecklad och hållbar sjöfart. Energimyndigheten har även avsatt 83 miljoner kronor till sjöfartsprogrammet, som finansierar forskning och innovation inom tre fokusområden: energi, effektiva fartyg samt anpassning till förnybar energi och operationell verksamhet och system.

När det gäller Gotlandstrafiken vill utskottet påminna om att det saknas kommersiell bärkraft för trafik i den omfattning som krävs för att Region Gotland ska anses kunna leva och utvecklas. För att uppnå en tillräcklig trafikstandard kravställer, upphandlar och ersätter därför svenska staten en operatör för denna trafik. Trafikverket har regeringens uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Trafikverket ska tillförsäkra Gotland en tillfredsställande tillgänglighet, som har sin utgångspunkt i invånarnas behov av personresor och näringslivets behov av godstransporter, men också skapa förutsättningar för regional utveckling.

Utskottet konstaterar i sammanhanget att Trafikverket uppger att färjeavtalet för Gotlandstrafiken 2017–2027 ger en långsiktig och hållbar trafiklösning för resenärernas och näringslivets behov och önskemål. Trafikverket framhåller att samtliga upphandlingskrav har uppfyllts och att Gotlandstrafiken har fått ett nytt fartyg med modernare och miljövänligare drift. Utskottet vill vidare peka på att Trafikverket nu genomför en egeninitierad förstudie om Gotlandstrafikens klimatpåverkan med sikte på det nya färjeavtalet 2027.

Sammanfattande ställningstagande

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

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inget skäl att vidta någon åtgärd med anledning av

motionsyrkandena och avstyrker därmed motionerna 2019/20:280 (C), 2019/20:330 (S), 2019/20:614 (SD) yrkandena 26–29, 2019/20:867 (V) yrkandena 2, 3 och 5, 2019/20:1425 (S), 2019/20:2597 (M) yrkande 50, 2019/20:2659 (M) yrkande 28, 2019/20:2662 (M) yrkande 14, 2019/20:2746 (L) yrkande 14, 2019/20:2761 (KD) yrkandena 25–28, 2019/20:2775 (KD) yrkande 53, 2019/20:3107 (C) yrkandena 14.1 och 17, 2019/20:3246 (C) yrkandena 18.1, 19.2 och 21, 2019/20:3264 (C) yrkandena 13.1 och 16 samt 2019/20:3351 (L) yrkande 13.

Bemanning och arbetsförhållanden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bemannings- och behörighetsfrågor inom sjöfarten samt om utbildning, kompetensförsörjning, tillsynsfrågor och arbetsmiljön på fartyg. Utskottet framhåller att frågorna är angelägna och hänvisar till det arbete som pågår på området.

Jämför reservation 24 (V).

Motionerna

I motion 2019/20:160 av Ola Johansson (C) anføres att begreppet inre fart bör utvidgas (yrkande 1). I sitt arbete med att se över bemannings- och behörighetsregler för mindre yrkesfartyg valde Transportstyrelsen enligt motionären att inrikta sig på att huvudsakligen justera reglerna för de lite större fartygen och bara de i s.k. inre fart, vilket omfattar ett väldigt litet område av de vatten i vilka svenska mindre yrkesbåtar verkar. Branschen har framfört önskemål om att inre fart ska vara allt svenskt vatten. Vidare framför motionären att den utländska behörigheten Master of Yachts bör tillåtas på svenskflaggade båtar (yrkande 2). Transportstyrelsen har anfört att den inte utan ytterligare utredning kan tillåta den väl fungerande yachtmasterutbildning som Maritime and Coastguard Agency (MCA) införde 1990 och som de flesta sjöfartsnationer med mindre yrkessjöfart godkänner. Motionären anser att den frågan bör utredas ytterligare. Motionären begär vidare att definitionen av de minsta yrkesfartygen ska ändras från det otidsenliga begreppet dräktighet till 24 meter (yrkande 3). Transportstyrelsen ändrade från dräktighet som mått i fråga om kraven på utrustning den 1 april 2019. Motionären beklagar att Transportstyrelsen inte ändrade till motsvarande gränser för bemanningsdelen. Det enda rimliga är att Transportstyrelsen även i bemanningsavseende ändrar så att de svenska utbildningsbevisen Fartygsbefälsexamen klass VII och Fartygsbefälsexamen klass VIII gäller upp till 24 meter. Måttet 24 meter tillämpas redan i Sverige för utrustningskrav och bemanning av fiskebåtar samt internationellt.

I motion 2019/20:854 av Kadir Kasirga (S) anförs att en ändring i fartygssäkerhetslagen bör övervägas så att fackförbunden ges den rätt att utse skyddsombud som föreskrivs i kap. 6 arbetsmiljölagen, inklusive möjligheten att praktisera systemet med regionala skyddsombud. Motionären pekar på att det i arbetsmiljölagen anges att bestämmelser om hur skyddsombud på fartyg ska utses finns i fartygssäkerhetslagen. I fartygssäkerhetslagen står det ingenting om att skyddsombuden ska utses av den lokala arbetstagarorganisationen, dvs. den lokala fackföreningen. Motionären uppger att detta har gett ett lagmässigt utrymme för arbetsgivaren att utse skyddsombud ombord, vilket också förekommer. Enligt motionären har det förekommit att arbetsgivaren utsett en säsongsanställd till skyddsombud, utan att den anställde vetat vad uppdraget innebär och utan att denne haft möjlighet att ifrågasätta, anmäla eller förhandla av rädsla för att förlora arbetet, vilket sätter grunderna i arbetsmiljöarbetets samverkan ur spel.

Jens Holm m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2019/20:867 yrkande 8 att regeringen snarast bör göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg, speciellt för inlandssjöfart. Bristen på utbildad personal är ett problem för svensk sjöfart, inte minst för den inre sjöfarten. Motionärerna vill därför ha åtgärder som dels lockar studenter till utbildningarna, dels underlättar för studenterna att utbilda sig till olika sjöfartyrken.

Enligt motion 2019/20:1866 av Gunilla Carlsson och Mattias Jonsson (båda S) bör möjligheterna ses över att förbättra arbetsmiljön till sjöss som ett led i att förenkla för branschens framtida rekrytering. Tillsynen behöver enligt motionärerna förbättras. Det skulle därför vara klokt att flytta inspektionen för arbetsmiljön från Transportstyrelsen till Arbetsmiljöverket. Motionärerna pekar på att arbetet på fartygen ofta är tungt och hjälpmedlen för få. Även säkerheten påverkas av dålig arbetsmiljö. Fartygssäkerhetslagen behöver enligt motionärerna ändras så att det tydligt framgår vem det är som är redare och som har ansvaret för arbetsmiljön. Motionärerna anser även att fartygssäkerhetslagen behöver ändras så att fackförbunden ges rätt att utse skyddsombud.

I motion 2019/20:2617 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) framförs att besiktningsskrav och regelbundna kontroller bör gälla även restaurangbåtar och restaurangpråmar. Båtar i trafik kontrolleras regelbundet enligt sjöfartsreglerna, men en restaurangbåt eller restaurangpråm som ligger långtidsparkerad vid kaj omfattas inte av samma lagstiftning. Kontrollansvaret ligger i stället på ägaren och den enda möjligheten för Arbetsmiljöverket att inleda en kontroll är om personal ombord slår larm eftersom det är Arbetsmiljöverket som är ansvarigt för tillsynen över restaurangpråmar.

Utskottets ställningstagande

Utbildning

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det krävs rätt behörighet och certifikat eller intyg för en aktuell tjänst för att få arbeta till sjöss. För att få detta måste man utbilda sig på en godkänd utbildning. Transportstyrelsen arrangerar inte några utbildningar men är den myndighet som godkänner utbildningsanordnare och utbildningar samt fortlöpande kontrollerar att de uppfyller internationella krav och standarder. På vissa fartyg har redaren själv möjlighet att utbilda egen personal. Det finns t.ex. möjlighet för redare att utbilda egen personal i säkerhet på passagerarfartyg och roropassagerarfartyg. I Sverige finns det två högskolor, ett tiotal gymnasieskolor samt ett tjugotal enskilda privata aktörer som är godkända av Transportstyrelsen för att utbilda sjömän inom handelssjöfarten.

Internationella sjöfartsorganisationens internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) är den konvention som beskriver hur utbildningen för sjöpersonal ska vara utformad. Sverige anslöt sig till konventionen i början av 80-talet och den har sedan dess utgjort grunden för i stort sett all utbildning som bedrivs för sjömän. Genom bl.a. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal införlivas STCW-konventionen i svensk rätt. Förordningen om behörigheter för sjöpersonal beskriver bl.a. vilka praktiska och teoretiska kunskaper som krävs för att en viss behörighet ska kunna utfärdas. Av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd framgår också vilka rättigheter de olika behörigheterna ger.

Utskottet anser att den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn är en angelägen fråga. Branschens aktörer, berörda myndigheter och utbildningsanordnare bör därför arbeta tillsammans för att klara kompetensförsörjningen. Utskottet välkomnar därför att ändamålet för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 i budgeten för 2020 har utvidgats så att anslaget även får användas till att utbilda eller ge bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn (prop. 2019/20:1, bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111).

I sammanhanget vill utskottet uppmärksamma att Sjöfartsverket och Transportföretagen under juli 2019 genomförde den s.k. Sjöfartskonvojen. Konvojen erbjöd besökare i elva hamnar runt om i Sverige att komma ombord på isbrytaren *Atle* i syfte att locka unga till sjöfarten. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att Sjöfartsverket anger att ansökningarna till sjöbefälsutbildningarna har ökat både på Chalmers i Göteborg och på Linnéuniversitetet i Kalmar och att fler kvinnor nu söker sig till sjöfarten.

Regler för behörigheter

När det inledningsvis gäller begreppet dräktighet konstaterar utskottet att det definieras i förordningen (1994:1162) om skeppsmätning. Dräktighet är sedan juli 1982 ett jämförelsetal för ett fartygs storlek, beräknat enligt bestämmelserna i 1969 års internationella skeppsmätningkonvention och fastställt genom skeppsmätning som i Sverige utförs av Transportstyrelsen. Bruttodräktigheten anger fartygets storlek och bygger på fartygets totala inneslutna rymd (volymen av samtliga slutna utrymmen). Nettodräktigheten är avsedd att avspegla fartygets intjäningsförmåga och är beroende av rymden av fartygets lastrum, tillåtet passagerarantal och förhållandet mellan största djupgående och s.k. mallat djup (vertikala avståndet midskepps mellan underkant av översta genomgående däck och kölens överkant).

Utskottet noterar att Transportstyrelsen har slutfört ett uppdrag om behörigheter med syfte att ge ökade möjligheter för sjömän inom skärgårdstrafiken att tillgodoräkna sig tillräcklig behörighetsgivande tjänstgöring och ge ökade möjligheter för rederierna att bemanna sina fartyg. Uppdraget har resulterat i föreskriftsändringar vilka trädde i kraft den 1 januari 2018. Genom ökade krav om bryggjänstgöring, handledning och praktikjournal kan tjänstgöringstiden sänkas för att få behörighet som fartygsbefäl klass VI inre fart, VII inre fart, VIII inre fart samt maskinbefäl klass VIII inre fart. Behörigheterna fartygsbefäl klass IV, V, VI, VII, VI inre fart och VII inre fart ges även utökade rättigheter till tjänstgöring som befälhavare och överstyrman. Vidare ger behörigheten fartygsbefäl klass VIII inre fart nu rätt att tjänstgöra som befälhavare i inre fart på fartyg med en bruttodräktighet om högst 40. De ändrade reglerna innebär att tjänstgöring på vägfärjor kan tillgodoräknas i sin helhet utan begränsning, dock enbart för behörigheter i inre fart. Tjänstgöring på lindragna eller linstyrda vägfärjor får dock inte tillgodoräknas. Utskottet välkomnar dessa ändringar.

Behörigheten fartygsbefäl klass VII medför rätt att tjänstgöra som befälhavare på svenska handelsfartyg i inre fart med en bruttodräktighet om högst 150, samt överstyrman i inre fart på fartyg med en bruttodräktighet om högst 800. Behörigheten fartygsbefäl klass VIII inre fart medför rätt att tjänstgöra som befälhavare på svenska handelsfartyg i inre fart med en bruttodräktighet om högst 70. När det gäller certifikat för Master of Yachts/Yachtmaster är detta inte giltigt för tjänstgöring på svenskt fartyg i svensk inre fart eller närfart. Utskottet noterar dock att certifikatet enligt Transportstyrelsen kan användas för att få en behörighet för traditionsfartyg, behörigheten styrman TF 70 segel.

Utskottet vill också uppmärksamma att Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1159 om ändring av direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk och om upphävande av direktiv 2005/45/EG om ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstaterna antogs under 2019. Det nya regelverket bidrar till att upprätthålla en hög nivå av sjösäkerhet och att förhindra föroreningar. Regelverket gör det också lättare för sjöfolk att röra sig fritt inom EU, vilket gör sjöfartssektorn mer attraktiv

som karriärval och hjälper till att åtgärda bristen på kvalificerad personal. Reformen är utformad så att EU:s regler ska överensstämma med internationella bestämmelser. Dessutom ska den centraliserade mekanismen för erkännande av sjöfolk från tredjeländer bli mer effektiv och ändamålsenlig. Med förändringarna ökar också den rättsliga klarheten när det gäller ömsesidigt erkännande av behörighetsbevis, certifikat och läkarintyg för sjöfolk utfärdade av medlemsländerna. De internationella reglerna på området är Internationella sjöfartsorganisationens internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW). Enligt den gemensamma EU-mekanismen för erkännande av behörighetsbevis och certifikat för sjöfolk från länder utanför EU kontrollerar kommissionen regelbundet att EU:s medlemsländer och tredjeländer uppfyller kraven i EU:s direktiv och i konventionen. Genom det ändrade direktivet förtydligas förfarandet för erkännande av nya tredjeländer, och tidsfristerna ses över. När det gäller erkännandet av behörighetsbevis och certifikat utfärdade av andra medlemsländer förtydligar de nya reglerna vilka dokument som måste erkännas ömsesidigt för att sjöfolk som certifierats av ett EU-land ska ha rätt att arbeta ombord på fartyg som för ett annat EU-lands flagg. Direktivet har trätt i kraft och ska vara genomfört 2021. Utskottet välkomnar att regelverket har uppdaterats.

Utskottet utgår i från att berörda myndigheter vid behov anpassar reglerna för behörigheter och utbildning för sjöfolk på ett ändamålmässigt sätt inom ramen för internationella överenskommelser.

Arbetsmiljö

Utskottet konstaterar att det i 6 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) bl.a. anges att skyddsombud utses av en lokal arbetstagarorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Finns det inte någon sådan organisation utses skyddsombud av arbetstagarerna. För ett arbetsställe där en sådan skyddskommitté som avses i 8 § inte har tillsatts får en lokal avdelning inom ett förbund eller en med en sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare utse ett skyddsombud utanför kretsen av arbetstagarerna på arbetsstället, ett s.k. regionalt skyddsombud. Rätten att utse ett regionalt skyddsombud gäller endast om avdelningen eller sammanslutningen har någon medlem på arbetsstället.

I arbetsmiljölagen anges även att bestämmelser om hur skyddsombud på fartyg ska utses finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364). I 4 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen föreskrivs att på ett fartyg med minst fem ombordanställda ska ett eller flera skyddsombud utses bland dessa. Skyddsombud ska utses även på andra fartyg, om det behövs. Skyddsombud utses av de ombordanställda. I val av skyddsombud deltar inte befälhavaren, den tekniska chefen eller en sådan ledamot av en skyddskommitté som har utsetts av en arbetsgivare. Enligt 4 kap. 14 § fartygssäkerhetslagen ska det på ett fartyg vars besättning normalt uppgår till minst tolv personer finnas en skyddskommitté, sammansatt av

företrädare för redaren och de ombordanställda. En skyddskommitté ska tillsättas även på ett annat fartyg, om de ombordanställda begär det. I skyddskommittén kan det ingå företrädare även för andra arbetsgivare än redaren. De ledamöter av kommittén som inte företräder redaren eller någon annan arbetsgivare utses av de ombordanställda. I val av sådana ledamöter deltar inte befälhavaren, den tekniska chefen eller en ledamot av kommittén som före valet har utsetts av en arbetsgivare. Av 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen framgår att tillsynen över arbetsmiljön utövas av Transportstyrelsen i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Utskottet vill framhålla att Infrastrukturminister Tomas Eneroth vid en frågestund i riksdagen den 12 mars 2020 framhöll att det är principiellt viktigt att det är de fackliga organisationerna som är de anställdas företrädare som utser sina skyddsombud. I den mån gällande regelverk visar sig vara i konflikt med detta så sig ministern vara beredd att göra en översyn på området.

Av Transportstyrelsens rapport Sjömännens arbets- och levnadsvillkor – Fartygens efterlevnad av sjöarbetskonventionen och sjömännens upplevelse av sin organisatoriska och sociala arbetsmiljö från september 2019 (dnr TSG 2019-6320) framgår, när det gäller fartygens efterlevnad av sjöarbetskonventionen, att fartygen oftast har brister relaterade till skydd mot olyckor. Fartyg som är registrerade utanför Europa har i högre grad brister relaterade till sjömännens grundläggande rättigheter, såsom tillgång till mat och rent vatten och att få betalt för sitt arbete. Vidare finns indikationer på att det förekommer dolda brister på utländska fartyg som anlöper svenska hamnar, såsom falska anställningsavtal och justerade vilotidsjournaler. För att få en bild av sjömännens upplevelse av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön har Transportstyrelsen genomfört en enkätundersökning. Undersökningen visar att ett av de mest framträdande problemen som sjömännen upplever är arbetsbelastning i relation till återhämtning. Enkätresultatet indikerar att det är vanligare med kränkande handlingar och trakasserier ombord på fartyg jämfört med på arbetsmarknaden i sin helhet.

I rapporten anför Transportstyrelsen att den behöver se över sina arbetssätt inom ramen för sitt ansvar för arbetsmiljö för fartygsarbete. Myndigheten behöver bl.a. öka fokus på den organisatoriska och sociala arbetsmiljön i sin tillsyn av svenskflaggade fartyg. Transportstyrelsen behöver också se över sina arbetssätt och samarbeten för att öka möjligheterna att upptäcka dolda brister under hamnstatskontroller av utländska fartyg. Utskottet välkomnar att Transportstyrelsen gör denna angelägna översyn.

Utskottet ser även positivt på branschens egna initiativ. Några av Sveriges största köpare av bulktransporter till havs – EFO, Lantmännen, Stockholm Exergi och Södra – har tagit ett initiativ för att bilda Responsible Shipping Initiative (RSI). Samarbetet inleds för att förbättra anställningsvillkor, arbetsmiljö, säkerhet och miljöprestanda ombord på fraktfartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön. Med hjälp av RSI kommer stora svenska köpare av sjötransport att kunna arbeta med inspektioner på ett mer effektivt sätt genom gemensamma standarder och bättre informationsdelning. RSI har ambitionen

att knyta fler fraktköpare till sig som vill arbeta för mer ansvarsfulla transporter till sjöss.

Tillsynsansvar för restaurangbåtar

Enligt 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) utövar Transportstyrelsen, om inget annat anges, tillsyn enligt lagen och enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen när det gäller bl.a. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation. Av 1 kap. 1 § följer att lagen gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Utskottet konstaterar att dessa regler följaktligen inte gäller för sådana fartyg som t.ex. ligger förtöjda vid kaj under lång tid och används som restaurang.

Utskottet delar den uppfattning som infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i sitt svar på skriftlig fråga 2018/19:932 den 13 september 2019 att det måste vara säkert för såväl anställda som gäster att vistas på s.k. restaurangbåtar eller restaurangpråmar. Ministern pekade på att Arbetsmiljöverket enligt fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) har tillsyn över vissa pråmar och att det i en överenskommelse från 2015 mellan Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen förtydligas att restaurangpråmar ingår bland de pråmar för vilka Arbetsmiljöverket har tillsynsansvar. Utskottet har för närvarande inget att invända mot denna ordning.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla vikten av ändamålsenliga bemannings- och behörighetsregler samt en stabil kompetensförsörjning inom sjöfartsområdet. Utskottet vill även betona att arbetsmiljön ombord på fartyg är en mycket angelägen fråga. Utskottet utgår i från att regeringen följer denna fråga och vid behov tar initiativ till de regeländringar som behövs. Med hänvisning till detta och till det arbete som genomförts och planeras finner utskottet dock inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2019/20:160 (C) yrkandena 1–3, 2019/20:854 (S), 2019/20:867 (V) yrkande 8, 2019/20:1866 (S) och 2019/20:2617 (S).

Vissa internationella frågor

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 25 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framförs att Sverige bör verka aktivt i internationella samarbeten som berör sjöfarten (yrkande 8). Motionärerna menar att sjöfarten är ett prioriterat område när det gäller internationella samarbeten och ser därmed positivt på det arbete som utförs i sjöfartsorganisationer som t.ex. den internationella sjöfartsorganisationen IMO. Vidare anför motionärerna att svenska intressen i särskilt otrygga farvatten bör säkras (yrkande 24). Motionärerna pekar på att det i andra länder finns områden där omfattande sjöröveri förekommer. Sjörovarna kan ta över stora fartyg och begär oftast höga lösesummor för att låta fartygen fortsätta sin färd. Det finns ett generellt behov för sjöfarten att undvika dessa attacker. Hur skyddet ska vara utformat bör lyftas upp i ett internationellt forum, och motionärerna menar att skyddet kan vara både proaktivt och reaktivt.

Utskottets ställningstagande

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

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

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

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

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

Utskottet vill i sammanhanget även nämna att 2006 års sjöarbetskonvention trädde i kraft i Sverige i augusti 2013. Under 2018 antog ILO ett antal ändringar i konventionen som berör en sjömans rättigheter vid sjöröveri och väpnat rån mot fartyg. Anledningen till denna ändring är att stärka sjömäns anställningsskydd, och de rättigheter anställningsförhållandet ger, i det fall de i sitt arbete som anställda på ett fartyg råkar ut för sjöröveri eller väpnat rån och tillfångatas. Enligt en lagrådsremiss den 30 januari 2020 har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över ett förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282) som gäller ökat skydd för sjömäns ställning vid sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg.

Mot bakgrund av vad som anförts avstyrker utskottet motion 2019/20:614 (SD) yrkandena 8 och 24.

M/S Estonia

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om informationsutbyte mellan berörda länder om förlisningen av M/S Estonia. Utskottet framhåller att flera utredningar har gjorts som huvudsakligen ger samma bild av olyckans förlopp och att skyddet för gravriden ytterst handlar om respekt för offren och deras anhöriga.

Bakgrund

Den 28 september 1994 förliste färjan Estonia efter att fartygets bogvisir lossnat i hårt väder på öppet hav under färd från Tallinn till Stockholm. Ombord fanns 989 personer, varav 852 förolyckades.

Den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen (JAIC) lämnade en slutrapport i december 1997. Kommissionen drog slutsatsen att bogvisirets låsanordningar och gångjärn brast till följd av belastningarna av ett eller två vågslag mot visiret. Låsanordningarna skulle ha behövt vara flera gånger starkare för att ge en rimlig säkerhetsmarginal. Kommissionen fann att ingen av parterna (varvet, klassningssällskapet eller sjöfartsmyndigheterna) betraktat visirets fästen och lås som vitala för fartygets säkerhet. Rutinerna verkar dock ha varit liknande vid andra nybyggen i Östersjöområdet under tiden för bygget. JAIC:s slutrapport väckte en hel del reaktioner. Alla höll inte med om slutsatserna. Anhörigorganisationer kritiserade rapporten som också fick kritik från sjöfartsorganisationer och ett antal utomstående personer. Bland annat kritiserades JAIC för att man inte kunde förklara varför M/S Estonia sjönk så snabbt. Det normala hade varit att båten hållit sig flytande ganska länge, liggande upp och ned. Frågan om en ny, oberoende haveriutredning har tagits upp många gånger av anhörigorganisationer, intresseorganisationer, enskilda personer och riksdagsledamöter från alla partier. Regeringarna i Estland, Finland och Sverige har sagt nej till en ny, oberoende haveriutredning.

Regeringen gav den 17 mars 2005 Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att beställa ett forskningsprojekt som gällde en studie av sjunkförloppet i samband med M/S Estonias förlisning. Studierna bekräftar i stort de tidigare kända teorier som framförts av JAIC.

För att skydda M/S Estonia från plundring m.m. enades regeringarna i Estland, Finland och Sverige om att göra det olagligt att dyka vid vraket. De tre länderna införde gemensamt en särskild lag om gravfrid som trädde i kraft den 1 juli 1995. Eftersom Estonia ligger på internationellt vatten gäller lagen endast för medborgarna i de länder som anslutit sig till gravfridsavtalet. För att ge vraket ett meningsfullt skydd har ett omfattande arbete lagts ned på att få fler länder att ansluta sig till gravfridsavtalet. Den 31 december 2008 hade Lettland, Litauen, Polen, Danmark och Ryssland anslutit sig. Det betyder att alla länder runt Östersjön utom Tyskland har anslutit sig till avtalet om gravfrid. Även andra länder som exempelvis Storbritannien har skrivit på avtalet om gravfrid vid Estonias vrak. Haveriplatsen har också varit under kontinuerlig bevakning. Under de första åren låg en svensk isbrytare vid platsen. Senare infördes elektronisk övervakning som sköts av den finska kustbevakningen.

Lagen (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia reglerar skydd av vraket i nationell lagstiftning.

Motionen

Enligt motion 2019/20:323 av Per-Arne Håkansson (S) bör tänkbara former för fortsatt informationsutbyte mellan berörda länder om Estoniakatastrofen på Östersjön 1994 övervägas. Motionären framhåller att det ännu i dag, ett kvarts sekel efter olyckan, finns betydande luckor i förståelsen av både olycksorsaken och sjunkförloppet. Motionären anför vidare att färjan blev liggande utan att granskas närmare, vilket är en unik hantering av en olycka av den storleksordningen. En ny internationell utredning av olyckan skulle enligt motionären kunna leda till att nya fakta kommer fram, och en undersökning och dokumentation av vraket genom dykning på plats bör därför ske.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill påminna om att två studier av fartygets sjunkförlopp har genomförts som i allt väsentligt bekräftar det händelseförlopp som enligt den internationella haverikommissionen (JAIC) orsakade M/S Estonias förlisning. Därmed finns tre oberoende utredningar som huvudsakligen ger samma bild av olyckans förlopp. De ytterligare kunskaper om sjunkförloppet som eventuellt skulle kunna nås om nya dykningar genomförs måste vägas mot gravfriden vid vraket. Gravfriden vid Estonia är skyddad i svensk strafflagstiftning efter en överenskommelse med Finland och Estland, som har motsvarande regler för gravfriden. Även andra länder har antagit bestämmelser om gravfriden vid Estonia. Utskottet vill framhålla att skyddet för gravfriden ytterst handlar om respekt för offren och deras anhöriga. Mot bakgrund av vad som anförts avstyrker utskottet motion 2019/20:323 (S).

Båtregister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att införa ett båtregister för mindre båtar. Utskottet anser att det inte är klarlagt om kostnaderna med ett register överväger nyttan med det.

Jämför reservation 26 (C).

Bakgrund

Det svenska fartygsregistret är inrättat för registrering av skepp, skeppsbyggen och båtar. Fartyg vars största längd överstiger 24 meter räknas som skepp, och fartyg vars största längd är 24 meter eller mindre räknas som båtar. Alla skepp måste vara registrerade i fartygsregistret. Samtliga båtar vars största längd är minst 15 meter ska registreras, oavsett vad båten används till. Utöver detta är båtar med en största längd från 5 meter registreringspliktiga om de används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, bogsering eller bärgning,

fiske eller annan fångst eller uthyrning till allmänheten. Båtar som används till fiske i saltsjön och båtar som tar fler än tolv passagerare är registreringspliktiga även om båtens största längd understiger 5 meter.

Enligt Transportstyrelsens båtlivsundersökning fanns det 2015 uppskattningsvis totalt ca 822 000 fritidsbåtar i Sverige. Antalet sjödugliga båtar uppgick till ca 756 000. Utöver dem fanns ca 65 500 båtar som inte var i sjödugligt skick och som inte planerades att sjösättas det närmaste året.

Regeringen gav i december 2009 Naturvårdsverket i uppdrag att föreslå ett system för omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar samt, utifrån Statskontorets förslag i rapporten Vrak och ägarlösa båtar (2008:6), föreslå ett system för att spåra ägare samt forsla bort och eventuellt skrota övergivna nedskräpande fritidsbåtar. Naturvårdsverket presenterade i juni 2011 rapporten Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar. I rapporten lämnas bl.a. förslag om att införa ett producentansvarssystem för fritidsbåtar, om ett obligatoriskt fritidsbåtsregister för alla fritidsbåtar som inte är registrerade i något annat register med motsvarande spåringsmöjlighet och om att ändra reglerna för att ge kommunerna bättre möjligheter att omhänderta fartygsvrak.

Motionen

I kommittémotion 2019/20:3258 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 33 anförs att möjligheten bör ses över att införa ett obligatoriskt ägarregister för båtar eller en tvingande ansvarsförsäkring. Motionärerna pekar på att skrotbåtar och vrak som överges i naturen är ett minst lika stort problem som övergivna bilar. De läcker ut miljöfarliga gifter och kemikalier, och potentiellt värdefulla resurser går till spillo. Enligt motionärerna är det bl.a. problematiskt att det inte finns något ägarregister för mindre båtar och därför är svårt att identifiera ägare till övergivna båtar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågan om att införa ett fritidsbåtsregister vid ett flertal tillfällen. Riksdagen tillkännagav i mars 1995 att regeringen borde överväga ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister (bet. 1994/95:TU12). Den dåvarande regeringen gav i januari 2003 i uppdrag åt Sjöfartsverket att utreda de tekniska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Uppdraget redovisades i oktober 2003. Remissinstanserna var överlag kritiska till Sjöfartsverkets rapport. En departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32) utarbetades och remitterades. I budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22) behandlade den dåvarande regeringen frågan om att återinföra det statliga fritidsbåtsregistret och framförde sin bedömning att så inte bör ske.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) menar att övergivna eller uttjänta båtar bör skrotas för att inte orsaka onödigt skada i naturen. HaV har samtidigt konstaterat att det inte finns något register över fritidsbåtar och att det därför

kan vara svårt att hitta ägaren till en övergiven båt. I juli 2012 remitterade Miljödepartementet en promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar (dnr M2012/1824/R). I promemorian föreslås en ny lag om flyttning av båtar i vissa fall. Enligt den föreslagna lagen skulle regeringen få meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt om det behövs för att skydda människors hälsa och miljön, undvika materiella skador eller upprätthålla ordningen till sjöss eller på land. Enligt förslaget skulle regeringen även få meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt från en fastighet om fastighetsägaren begär det och båten har varit uppställd på fastigheten under minst en månad från det att fastighetsägaren uppmanat båtens ägare att flytta båten eller minst två månader från det att fastighetsägaren påbörjat försök att nå båtens ägare. Förslaget om en ny lag om bortförskaffande av båtar bereddes i Regeringskansliet under 2016.

Utskottet vill uppmärksamma att regeringen i proposition 2016/17:178 Skärpt ansvar för fartygsvrak föreslog att Sverige ska tillträda 2007 års internationella Nairobi konvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen). Regeringen föreslog också de lagändringar som behövs till följd av tillträdet. Förslagen innebär att fartygets ägare ska vara skyldig att avlägsna fartygsvrak som utgör en fara för sjöfarten eller för miljön eller vidta någon annan åtgärd för att komma till rätta med faran. Ägaren ska också svara för de kostnader som åtgärderna medför, förutom i vissa undantagsfall. När det är fråga om större fartyg ska ägaren enligt regeringens proposition dessutom vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring eller ställa en annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar. I propositionen redovisar regeringen att tillämpningen av vrakkonventionen inte är begränsad till vissa slags fartyg utan i princip omfattar också fritidsfartyg. Däremot är det en förutsättning att vraket i fråga utgör en fara i konventionens mening för att det ska finnas en skyldighet att avlägsna det eller att vidta någon annan åtgärd för att undanröja faran. Att ett fartygsvrak anses skräpa ned omgivningen är alltså normalt inte i sig tillräckligt för en tillämpning av den föreslagna regleringen. Regelverket kan inte heller tillämpas retroaktivt på redan inträffade sjöolyckor. I propositionen redovisade regeringen att den inte inom ramen för det aktuella lagstiftningsarbetet hade underlag för att överväga utformningen av ett regelverk som har ett mer omfattande tillämpningsområde än vrakkonventionen. Regeringen anförde dock att den kan återkomma till frågan vid ett senare tillfälle.

Utskottet ser positivt på att det har tagits initiativ av privata aktörer och intresseorganisationer, t.ex. Svenska Båtunionen och stiftelsen Håll Sverige Rent, för att finna konstruktiva lösningar på problemet med övergivna fritidsbåtvrak. I t.ex. projektet Svenska skrotbåtar har Håll Sverige Rent kartlagt och inventerat uttjänta fritidsbåtar i Stockholms län, vilket resulterade i 38 funna skrotbåtar. Studien visade att det är svårt att identifiera ägaren till övergivna båtar och att det är dyrt att skrota fritidsbåtar som är övergivna. Det finns även sedan några år tillbaka vissa båtskrotor som arbetar för att minska

antalet övergivna båtar; bl.a. har man initierat ett projekt i syfte att etablera ett nationellt system för återvinning av fritidsbåtar.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma Båttretur som är ett nationellt nätverk för insamling och återvinning av fritidsbåtar. Nätverket hjälper båtägare att hitta transportörer och båtskrotar i hela landet. Båttretur är en samverkansplattform utan vinstintresse som arbetar för att det ska bli så enkelt som möjligt att skrota sin båt. Nätverket anvisar båtskrotar där återvinningen sker enligt lagkrav och producenternas anvisningar och med hänsyn till miljön. Vidare vill utskottet peka på att HaV under vissa perioder har arbetat med satsningar på båtskrotningspremier.

I betänkande 2016/17:TU18 framförde utskottet att ett införande av fritidsbåtsregister skulle kunna innebära fördelar när det gäller sjösäkerhet och ordningsfrågor. Övergivna båtvrak är ett problem som växer i omfattning. Ofta är det markägaren som får bekosta bortforsling av vrak där ägaren inte går att spåra. Att plast- och träbåtar blir liggande i naturen under lång tid kan ge allvarliga negativa miljökonsekvenser. Om båten innehåller olja eller bensin kan detta läcka ut i naturen. Många båtar innehåller också giftiga ämnen som kan spridas i markerna. Båtarna förfular också miljön och kan på olika sätt innebära risker för människor. Utskottet framförde samtidigt att det inte är klarlagt om kostnaderna för införandet och upprätthållandet av ett register överväger nyttan med det, och mot denna bakgrund ansåg utskottet att det inte var motiverat med ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister. Utskottet vidhåller sin tidigare uppfattning och vill framhålla att det är angeläget att finna välfungerande och kostnadseffektiva lösningar där de problem som finns åtgärdas utan att fritidsbåtsägare drabbas av onödiga kostnader eller betungande administration. Mot denna bakgrund avstyrks motion 2019/20:3258 (C) yrkande 33.

Förarbevis för vattenskotrar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om förarbevis för vattenskotrar. Utskottet hänvisar till det arbete som pågår.

Jämför reservation 27 (V).

Bakgrund

En vattenskotter definieras enligt förordningen (1993:1053) om användning av vattenskotter som en farkost vars längd understiger 4 meter och som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på farkosten snarare än befinner sig i den. Inom definitionen ryms ett antal olika modeller av vattenskotter där utbudet kan variera vad gäller både maskinkraft och storlek.

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

Motionerna

Jens Holm m.fl. (V) framför i motion 2019/20:867 yrkande 7 att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av förarbevis för vattenskotrar och andra snabbgående farkoster. Motionärerna pekar på att skoterkörningen kan ge negativa effekter för naturlivet och innebära påtagliga störningar och risker för allmänheten. Detta gäller även framförandet av andra snabbgående fartyg. Varje år sker flera allvarliga tillbud på grund av vårdslös körning till sjöss. Motionärerna välkomnar därför beslutet om åldersgräns för att framföra vattenskotrar och väntar på att regeringen ska återkomma med förslag på förarbevis i enlighet med det tillkännagivande som riksdagen tidigare gjort.

I motion 2019/20:1221 av Isak From m.fl. (S) anförs att man bör överväga att ersätta den nuvarande vattenskotreförordningen med ett krav på behörighetsbevis, förarbevis eller körkort och åldersgränser för att få köra vattenskotrar. Motionärerna framhåller att vattenskotrarna inte gör större skada än andra båtar men att de som framför vattenskotrar i många fall inte känner till de lagar och regler som finns i området som de kör i. Det har även förekommit buskörning på olika håll i landet. Motionärerna anser att det är positivt att det har införts en åldersgräns men anser dock att det vore önskvärt med en högre åldersgräns för de starkaste modellerna och någon form av kompetenskrav, förarintyg eller förarbevis eller motsvarande, liknande det som i dag finns för EU-mopeder och snöskotrar.

Aron Emilsson m.fl. (SD) begär i motionerna 2019/20:2012 och 2019/20:3234 att förarbevis för vattenskotrar införs samt att övriga villkor för framförande av vattenskotrar utreds. De framför att arbetet med att tillmötesgå riksdagens tillkännagivande bör påskyndas och att man utöver den åldersgräns som nu är införd också bör utreda och återkomma med förslag om lagstiftning när det gäller förarintyg. Utredningen bör också se över hur sjövägsreglerna kan göras mer kända och hur villkoren för framförandet av vattenskotrar på ett tydligare sätt kan reglera hänsyn till djurliv, sårbar natur och boende i strandnära lägen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågor om kompetensbevis för fritidsbåtar. Riksdagen beslutade redan i början på 2000-talet att tillkännage för regeringen att förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning

och förarbevis för fritidsbåtar borde utredas (bet. 2004/05:TU7, rskr. 2004/05:178). Frågan återkom under det efterföljande riksmötet (bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308) då riksdagen godkände vad regeringen föreslog om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar. Med anledning av tillkännagivandena vidtog den dåvarande regeringen vissa åtgärder. Bland annat utarbetades och remitterades en departementspromemoria (Ds 2008:32) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp. I promemorian lämnades ett förslag om att införa en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp.

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

År 2015 tillkännagav riksdagen för regeringen att det bör införas förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskotrar (bet. 2014/15:TU11, rskr. 2014/15:194). Utskottet betonade att vattenskotrar kan orsaka ett flertal problem. De har starka motorer och kan köras i höga hastigheter på grunt vatten. Därtill kommer störningar och buller som bl.a. riskerar att påverka fågellivet i känsliga områden. Utskottet påminde om att det då inte krävdes förarbevis eller fanns någon åldersgräns för att få köra vattenskotrar. Utskottet framhöll dock att det var angeläget att det så snart som möjligt införas krav på förarbevis. Detta förarbevis borde fokusera på att den som framför vattenskotern kan göra det på ett säkert och tryggt sätt, såväl för föraren själv som för de personer och djur som vistas i närheten, samt vara inriktat på att ha förståelse för hastigheter och sjövätt. Utskottet var medvetet om att gränsdragningsproblematiken gentemot andra vattenfordon innebär vissa utmaningar när det gäller att lagstifta om krav på åldersgräns och förarbevis för vattenskotrar men hyste stort förtroende för att regeringen skulle finna lämpliga lagstiftningslösningar.

I januari 2016 uppdaterades och färdigställdes Regeringskansliets promemoria (N2014/3447/TE). I promemorian behandlas ett uppdrag att utreda möjligheten och förutsättningarna för att införa någon form av obligatorisk utbildning och att införa förarintyg för vattenskotrar. Syftet med en sådan utbildning och ett förarbevis för vattenskotrar är att höja kunskapsnivån hos användare av vattenskotrar vad gäller sjöregler och beteende till sjöss samt miljöpåverkan. I promemorian ges förslag till lag om krav på obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar. Utformningen av ett sådant förarbevis bygger på att den som klarat ett obligatoriskt kunskapsprov med godkänt resultat ska vara berättigad att ansöka om ett förarbevis. Även den

som sedan tidigare har ett sådant förarintyg för fritidsbåt som administreras av Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) eller avlagt befälsexamen minst klass VII ska kunna ansöka om ett förarbevis för vattenskoter. Utredningsuppdraget omfattade inte att undersöka utbildningsmoment eller obligatoriska förarbevis för andra fartygstyper inom fritidsbåtssegmentet eller att ta ställning till eller utreda en ändring av förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter.

Utskottet noterar att det i promemorian lämnades ett förslag på en förordning om förarbevis för vattenskoter. Denna förordning är avsedd att komplettera lagen och ge bl.a. närmare instruktioner till Transportstyrelsen som föreslogs vara den myndighet som får huvudansvaret för administration och tillsyn över utfärdande av förarbevis för vattenskoter. Regeringskansliet remitterade i januari 2016 förslaget om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar. Regeringen har i skrivelse 2019/20:75 uppgett att efter avslutad remiss har en remissammanställning gjorts. Ärendet bereds vidare.

Utskottet vill särskilt uppmärksamma att regeringen 2019 beslutade om att införa en åldersgräns på 15 år för att få köra vattenskoter. Åldersgränsen infördes genom en ändring i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter (3 c §). Ändringen trädde i kraft den 1 juni 2019.

När det gäller frågan om förarbevis för vattenskoter anförde infrastrukturminister Tomas Eneroth den 14 juni 2019 i svar på en skriftlig fråga (fr. 2018/19:725) att de utredningsförslag som kommit har remitterats på sedvanligt sätt och att remissinstanserna visade sig vara oeniga över behovet och utformningen av ett förarbevis. Ministern anförde att frågan är komplex och framhöll att han avser att följa frågan nära och utifrån utvärderingen av införandet av åldersgräns överväga ytterligare regleringar inom området. I sitt svar på skriftlig fråga 2019/20:403 anförde vidare miljö- och klimatminister Isabella Lövin den 29 november 2019 att regeringen tar problem med vattenskoterkörning på allvar och kommer att följa frågan, inklusive effekterna av den införda åldersgränsen. Hon anförde även att regelverket behöver ses över.

Utskottet ser positivt på att en åldersgräns för att få framföra vattenskoter har införts och konstaterar att regeringen överväger ytterligare regleringar inom området. Mot bakgrund av detta avstyrker utskottet motionerna 2019/20:867 (V) yrkande 7, 2019/20:1221 (S), 2019/20:2012 (SD) och 2019/20:3234 (SD).

Reservationer

1. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 1 (M)

av Alexandra Anstrell (M), Ida Drougge (M), Karin Enström (M) och Lars Püss (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 46 och 47,
bifaller delvis motion
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 48 och
avslår motionerna
2019/20:2270 av Markus Selin m.fl. (S) och
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att sjöfartsstödet är viktigt för svenska rederier. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Enligt Trafikanalys skulle inte rederier kunna bedriva den verksamhet de gör i dag utan sjöfartsstödet och skulle troligen flagga ut de fartyg som de har i det svenska fartygsregistret. Vi vill se en ökning av antalet svenskflaggade rederier och har i det sammanhanget sett att ett stort problem är att rederier inte på förhand kan få besked om huruvida de är berättigade till sjöfartsstöd. Regeringen bör därför skyndsamt utreda hur denna process kan bli mer effektiv och transparent.

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

möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna för de företag och fartyg som återigen vill flagga svenskt, i syfte att stärka svensk sjöfartsnäring.

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

2. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 1 (C)

av Martina Johansson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 i denna del och
avslår motionerna
2019/20:2270 av Markus Selin m.fl. (S),
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 46 och 47 samt
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 48.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att sjöfartsnäringen är av central betydelse för vårt välstånd och vår handel. Sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Svensk sjöfartstradition är förknippad med hög sjösäkerhet och miljömedvetenhet. 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. Jag anser därför att det är viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. En utflaggning av svenska fartyg inom rederier, handelsflotta och fiske riskerar att utarma kompetensen. Sveriges röst i internationella sammanhang, och därmed vår möjlighet att påverka arbetsvillkoren för sjönäringen, riskerar att tystna om antalet svenskflaggade fartyg inte är tillräckligt stort. Jag anser därför att möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft inom sjöfarten bör ses över.

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

3. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 1 (KD)

av Larry Söder (KD).

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
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 48,
bifaller delvis motion
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 47 och
avslår motionerna
2019/20:2270 av Markus Selin m.fl. (S),
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 46 och
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 i denna del.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling och konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra goda förutsättningar för import och export, men också utifrån miljösynpunkt och sjösäkerhet. Även om förutsättningarna för svensk sjöfart har förbättrats något på senare år och optimismen i branschen är stor finns det fortfarande stora utmaningar för den svenska sjöfarten. Främst handlar det om att näringens kostnader måste minska så att branschen kan konkurrera med sina utländska motsvarigheter. Svensk sjöfart bör ges goda villkor, regel-lättnader och konkurrenskraftiga skatter och avgifter. Detta är väsentligt för att behålla och utöka antalet svenskregistrerade fartyg i Sverige.

Jag vill uppmärksamma att rederierna alltför ofta upplever myndighets-kontakter som byråkratiska. I dag kan rederier i sin verksamhet tvingas vända sig till en rad olika myndigheter. Det bör därför införas en garanti för att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna och att uppgifterna sedan slussas vidare till aktuell myndighet, en s.k. en dörr in. Det skulle påtagligt minska tiden som rederierna behöver lägga på administration.

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

4. Sjöfart och samverkansfrågor, punkt 2 (SD)

av Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Angelica Lundberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 1 och 25,
bifaller delvis motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 47 och

2019/20:2885 av Boriana Åberg (M) samt
avslår motion

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att vi värnar om sjöfarten som transportmedel och ser betydelsen av korrekta ekonomiska styrmedel som inte strider mot europeiska konkurrensregler. Vi anser att långsiktiga och konkurrensneutrala villkor ska gälla, som har till uppgift att skapa en god samsyn mellan marknadens olika parter, både nationellt och internationellt. Den svenska sjöfarten konkurrerar på en global marknad och det behöver industrin och politiken förhålla sig till, på både gott och ont. Det är viktigt att trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningar, förlorade arbetstillfällen och negativ miljöpåverkan. Mot denna bakgrund anser vi att det bör inrättas en samverkansplattform i form av ett sjöfartsråd för att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen. Rådet bör ha en allsidig sammansättning och bestå av bl.a. den maritima industrin, fackliga parter, universitet, forsknings- och utbildningsinstitutioner och berörda myndigheter. Rådet bör ta fram en långsiktig strategi för hela den maritima näringen och bör årligen rapportera till regeringen. Det bör även ingå internationell kompetens i rådet. Fokus för sjöfartsrådets arbete bör vara att stärka svensk sjöfart och att skapa liknande villkor och förutsättningar som finns i konkurrerande sjöfartsnationer. Rådet bör även identifiera tillväxthämmande faktorer inom hela sjöfartsområdet, såväl för oceantrafik och kustsjöfart som för trafik på de inre vattenvägarna. Sjöfartsrådet bör ta fram underlag som kan bidra till tillväxt för svensk sjöfart och den maritima industrin och som kan ligga till grund för beslut på politisk nivå. Underlag och förslag från ett sjöfartsråd skulle få en bra förankring, vilket bidrar till större tydlighet, stabilitet och långsiktighet.

När det gäller sjömätning kan vi konstatera att Sjöfartsverket främst mäter för EU-projekt och för att säkra upp befintliga farleder. Det innebär att sjömätningen är koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig. Sjöfartsverket utför även regelbundna kontrollmätningar över vissa farleder och sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar. Många båtägare navigerar i dag med digitala sjökort och kan därför enkelt märka ut grund. Båtägare skulle därmed kunna bistå Sjöfartsverket med att notera och märka ut grund som inte finns med på befintliga sjökort. Vi anser därför att en webbplats eller applikation bör upprättas där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater. Sjöfartsverket kan med den informationen undersöka om uppgifterna stämmer och senare märka ut dessa på sjökorten. Detta skulle kunna leda till att man får mer detaljerade sjökort i områden där Sjöfartsverket inte mäter. På detta sätt skulle onödiga olyckor som medför stora kostnader för den enskilda båtägaren och försäkringsbolagen kunna undvikas.

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

5. Sjöfart och samverkansfrågor, punkt 2 (C, L)

av Christer Nylander (L) och Martina Johansson (C).

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 motion
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22 och
avslår motionerna
2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 1 och 25,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 47 och
2019/20:2885 av Boriana Åberg (M).

Ställningstagande

Vi vill peka på att Sverige inom kort tydligare behöver ta ställning till hur den befintliga isbrytarflottan ska fhas ut samt när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta bör upphandlas. Vi anser att regeringen skyndsamt bör gå vidare med denna fråga och vi vill att man gör detta i ett bredare perspektiv där man beaktar alla relevanta myndighetsbehov. Arbetet bör bedrivas i nära dialog med godstransportörer, industrin m.fl. En ytterligare aspekt att beakta i sammanhanget är behovet av internationellt samarbete, inte minst med Finland, för att optimera upphandling och drift. Vi anser därför att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst kan genomföras utifrån olika myndighetsbehov.

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

6. Sjöfart och samverkansfrågor, punkt 2 (KD)

av Larry Söder (KD).

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

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 47,

bifaller delvis motionerna

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och

2019/20:2885 av Boriana Åberg (M) samt

avslår motionerna

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 25 och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling och konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra goda förutsättningar för import och export, men också utifrån miljösynpunkt och sjösäkerhet. Genom en stor svenskflaggad handelsflotta kan Sverige bl.a. påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten. För att stärka konkurrenskraften i den svenska sjöfarten bör det därför tillsättas ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling.

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

7. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 3 (S, C, L, MP)

av Anna-Caren Säterberg (S), Christer Nylander (L), Martina Johansson (C), Gunilla Svantorp (S), Hans Ekström (S), Leif Nysmed (S), Maria Strömkvist (S) och Karolina Skog (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 och

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 52.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis påminna om att verksamhetsformen för Sjöfartsverket har setts över flera gånger, bl.a. i Lotsutredningens slutbetänkande Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation (SOU 2008:53), Statskontorets Myndighetsanalys av Sjöfartsverket (2013:1) och Regeringens styrning av affärsverken (RiR 2018:5) från Riksrevisionen.

I Riksrevisionens granskning framförs att regeringen inte i tillräcklig utsträckning har utvecklat och anpassat styrningen av affärsverken till verksamheten i dess nuvarande form och till dess framtida utmaningar. Enligt Riksrevisionen finns det behov av ställningstaganden för att göra styrningen av affärsverksformen mer tidsenlig och effektiv. Vi noterar att regeringen inte delar Riksrevisionens sammanfattande slutsats och inte har för avsikt att vidta några åtgärder i särskild ordning med avseende på detta. Enligt regeringens uppfattning har styrningen för vart och ett av de berörda affärsverken anpassats och utvecklats för att möta de utmaningar som har uppkommit. Regeringen anser emellertid att det är motiverat att fortsätta att följa relevansen av affärsverksformen och vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa fungerande verksamhetsförutsättningar och ändamålsenlig styrning av den verksamhet som i dag bedrivs i affärsverksform. Regeringen anser att Riksrevisionens iakttagelser, slutsatser och rekommendationer är värdefulla och kan komma att ingå i underlaget för framtida beslut (skr. 2017/18:297). Så sent som 2018/19 hanterades frågan om affärsverk i finansutskottet, där ett enat utskott inte hade några invändningar mot styrningen av affärsverken. Regeringen kommer att följa utvecklingen av affärsverken noggrant, något som också finansutskottet stod bakom och som framgår av regeringens skrivelse (bet. 2018/19:FiU13, rskr. 2018/19:37).

Sjöfartsverket finansieras i huvudsak med avgifter från handelssjöfarten och det är myndigheten som bestämmer avgifternas storlek. Verkets nya

avgiftsmodell för handelssjöfarten syftar bl.a. till att säkerställa en ekonomi i balans i ett långsiktigt perspektiv.

Regeringen har framhållit att den kommer att följa Sjöfartsverkets ekonomiska utveckling noggrant för att säkerställa att Sjöfartsverkets olika verksamheter i framtiden kan bedrivas i ekonomisk balans. Regeringen har även anført att den avser att fortsätta att följa relevansen av affärsverksformen och vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa fungerande verksamhetsförutsättningar och ändamålsenlig styrning av bl.a. Sjöfartsverket. En viktig målsättning enligt regeringen är att se till att såväl Sjöfartsverket som andra statliga myndigheter har goda långsiktiga ekonomiska förutsättningar. Mot den bakgrunden förutsätter vi att regeringen vidtar de åtgärder som kan krävas och anser därför inte att det finns skäl att nu ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Att frånga finansiering av Sjöfartsverket via farledsavgifter, som en majoritet av trafikutskottet nu föreslår, och i stället potentiellt finansiera Sjöfartsverket via skattekollektivet är en dramatisk omsvängning av den svenska transportpolitiken. Vi anser att det är bra om Sjöfartsverket tillsammans med företrädare för sjöfartsbranschen har en dialog om hur ett taxsystem kan utformas, där transporteffektivitet och incitament för kloka miljöval styr och där Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomiska förutsättningar säkerställs. Den som är med och ställer om mot hållbara och transporteffektiva transporter ska också kunna få en avgiftsreduktion. Vi anser därför att motionerna 2019/20:614 (SD) yrkande 5, 2019/20:867 (V) yrkande 1 och 2019/20:2775 (KD) yrkande 52 bör avslås.

8. Farleds- och lotsavgifter, punkt 4 (M)

av Alexandra Anstrell (M), Ida Drougge (M), Karin Enström (M) och Lars Püss (M).

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

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 31 och avslår motionerna

2019/20:512 av Daniel Bäckström (C),

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 18, 19 och 22,

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2 och

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 30.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att ett kostnadseffektivt sätt att minska sjöfartens klimatpåverkan är att öka fyllnadsgraden i transportererna. I dag är problemet att farledsavgifterna skapar en hög marginalkostnad när ett fartyg ska gå in i en hamn och hämta gods. Därför kör fartyg ofta inte med full last utan åker i stället förbi hamnarna utan att hämta upp gods. Detta gods får därmed transporteras med andra trafikslag, oftast lastbil. Sverige bör utreda ett system som möjliggör för fartyg att göra många hamnanlöp längs med kusten och öka fyllnadsgraden. Vi anser därför att man bör utreda farledsavgifterna för att öka fyllnadsgraden i sjötransporterna.

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

9. Farleds- och lotsavgifter, punkt 4 (SD)

av Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Angelica Lundberg (SD).

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
2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 18, 19 och 22 samt avslår motionerna
2019/20:512 av Daniel Bäckström (C),
2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2 och
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 30 och 31.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att sjöfarten som trafikerar Sverige betalar s.k. farleds- och lotsavgifter, som i sin tur delvis finansierar Sjöfartsverkets verksamheter, bl.a. isbrytning i farleder. Vi vill inledningsvis påpeka att Sverige och Finland är några av de få länder som tillämpar farledsavgifter. Finland halverade sina farledsavgifter när SECA-direktivet infördes för att inte kostnaderna skulle bli för höga för den finska sjöfarten. Det svenska Sjöfartsverket har i stället infört en ny avgiftsmodell, som fått svenska redare att slå bakut. Det finns exempelvis redare som har fått ca 200 procents höjning av sina redan betungande farledsavgifter.

Vi menar att sjöfarten bör få ekonomiska lättnader för att möjliggöra att mer gods transporteras med fartyg. Vi vill därmed betona vikten av att i ett första skede sänka eller ta bort både farledsavgifter och kostnader för isbrytning i svenska vatten. Värt att notera är att enbart kostnaderna för

isbrytning ligger på 250–300 miljoner kronor om året beroende på isförhållandena, och dessa kostnader belastar i dag den svenska sjöfarten. Vi menar att även lotsavgifterna bör ses över eftersom tekniska framsteg möjliggör bl.a. fjärrstyrning. Om redare får mer rimliga kostnader kommer antalet transporter på vattenvägarna att öka.

Fartyg anpassade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera områden som definierats som inre vattenvägar (IVV). Kraven för s.k. IVV-fartyg är inte lika omfattande som för havsgående fartyg. I Sverige kan vi nyttja dessa regelförenklingar bl.a. på Göta älv, Väner och från Mälaren ut till kusten via Södertälje sluss. Det är en stor möjlighet för sjöfarten att skapa nya flöden, som exempelvis pråmtrafik, på våra inre vattenvägar och därmed även möjliggöra att gods på väg flyttas över till sjöfart. Vi menar att distanslotsning och borttagande av farledsavgifter skulle öka incitamenten ytterligare att trafikera inre vattenvägar. Vi anser därför att Sjöfartsverket bör få i uppgift att befria trafiken på inre vattenvägar från farledsavgifter och skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet.

En lots har stor kännedom om de farvatten där lotsen är verksam när det gäller t.ex. grund, sandbankar, havsströmmar och avdrift. Med sin erfarenhet hjälper lotsen kaptenen att styra sitt fartyg till hamn eller förbi trånga passager. Vi vill dock peka på att lotsens arbete kan komma att förändras i och med att ny teknik införs. Vi noterar en pågående övergång till s.k. fjärrstyrning inom ett flertal arbetsområden i olika branscher. Detta tekniksprång kan också utnyttjas inom sjöfarten, även om det finns en del juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som först behöver ses över. Att navigera ett fartyg på trygg och säker mark i stället för att fysiskt behöva åka ut och möta ett fartyg, oavsett väder och vind, kan ha sina fördelar och är i dag tekniskt möjligt. Vi menar därmed att lotsverksamheten behöver ses över när det gäller fjärrnavigering.

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

10. Särskilt om farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 5 (S, L, MP)

av Anna-Caren Säterberg (S), Christer Nylander (L), Gunilla Svantorp (S), Hans Ekström (S), Leif Nysmed (S), Maria Strömkvist (S) och Karolina Skog (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6,

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 6,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 48 och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis påminna om att ett av skälen till att Sjöfartsverket infört ett nytt avgiftssystem är att säkerställa ekonomisk stabilitet i verkets ekonomi och att få en mer omfattande miljöprofil på farledsavgifterna. Sjöfartsverket erbjuder således numera en avgiftsreduktion på den fartygsbaserade avgiften för fartyg som uppnår minst 75 verifierade poäng av maximalt 150 i det internationella systemet Clean Shipping Index (CSI).

På Sjöfartsverket pågår ett arbete med att stärka farledsavgifternas miljöstyrande effekt. En översyn görs av hur parametrarna i CSI bör viktas. Verket arbetar även med frågan om hur de medel som används till miljödifferentiering kan öka. Vi vill i det sammanhanget peka på att regeringen i regleringsbrevet för 2020 har angett att medel som används till miljöincitament inte ska omfattas av den restriktion för höjningar av farledsavgifterna som annars gäller (dvs. att avgiftstarifferna får öka med högst det s.k. konsumentprisindex med konstant skatt, KPI-KS). Avsikten är att de förslag till ändringar av miljödifferentieringen som Sjöfartsverket tar fram ska kunna införas 2021. För att stärka miljödifferentieringen avser Sjöfartsverket även att, i den tekniska kommitté som arbetar med CSI, driva frågan om att viktigare miljöparametrar ska ges större tyngd i systemet.

Vi vill i sammanhanget peka på att infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på fråga 2017/18:473 den 9 januari 2018 bl.a. underströk att regeringen anser att det är viktigt att farledsavgifterna bidrar till en miljöstyrning. Statsrådet anförde vidare att regeringen har vidtagit en rad olika åtgärder på sjöfartsområdet och att han kommer att följa frågan och fortsätta arbetet för att förstärka sjöfartens konkurrenskraft och miljöincitament. Som nämnts i tidigare avsnitt i detta betänkande framgår det också av budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) att regeringen ser behov av ett mer ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet.

Vi noterar också att det pågår ett projekt vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) – Morötter och piskor – där VTI bl.a. analyserar vilka styrmedel och åtgärder som är mest effektiva för att minska sjöfartens utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. VTI har i detta sammanhang utvärderat Sjöfartsverkets miljödifferentierade farledsavgifter från 1998 fram t.o.m. 2017. Miljöeffekterna av avgiftssystemet som Sjöfartsverket införde den 1 januari 2018 har också analyserats. Projektet avslutas den 31 mars 2020.

Mot bakgrund av det arbete som pågår anser vi att motionerna 2019/20:867 (V) yrkande 6, 2019/20:2490 (M) yrkande 6, 2019/20:2597 (M) yrkande 48 och 2019/20:3246 (C) yrkande 20 i denna del bör avslås.

11. Särskilt om farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 5 (C)

av Martina Johansson (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

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 i denna del och bifaller delvis motionerna

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6,

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 6 och

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 48.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att Sjöfartsverket har haft svårt att miljödifferenciera farledsavgifter på ett tillfredsställande sätt. I dag får t.ex. fartyg som har eldrift, och därmed inte har några koldioxidutsläpp, höjda avgifter. Sjöfartsverket behöver därför ta ett helhetsgrepp i denna fråga. Jag vill se en bred översyn och förordar en utvecklad bonus–malusmodell. Jag anser också att Sjöfartsverket brister i sin analys av hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil och järnväg till sjöfart. Denna kritik är enhällig från Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys och Regelrådet. Regeringen bör därför ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina avgiftsförslag och verka för en utvecklad miljödifferenciering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart.

Jag anser således att man bör se över möjligheterna till en starkt konkurrenskraft samt en effektivare och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten, vilket också inkluderar intermodala transportlösningar som stimulerar ett transportslagsövergripande godsflöde och överflyttning av gods till sjöfarten.

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

12. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (M)

av Alexandra Anstrell (M), Ida Drougge (M), Karin Enström (M) och Lars Püss (M).

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
2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 4,
bifaller delvis motion
2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 5 och
avslår motionerna
2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,
2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 3,
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 13 och
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 51 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill betona att bättre villkor för svensk sjöfart spelar en viktig roll, inte minst för att nå mer hållbara transporter. En starkt konkurrenskraft bidrar även till att den svenska sjöfarten kan fortsätta att utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Sjöfarten är en viktig faktor för klimatomställningen. Sveriges drygt 50 hamnar tillsammans med våra inre vattenvägar ger goda möjligheter att i större utsträckning än i dag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är utveckling av sjöfarten en viktig del för att uppnå våra miljömål. Det är mycket angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användningen av de inre vattenvägarna. Vi anser att regeringen bör verka för en väl fungerande sjötransport.

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

13. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (V)

av Jens Holm (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

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 och avslår motionerna

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1, 3 och 5,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 13,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 51 i denna del och

2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att vår inlands- och kustsjöfart under mycket lång tid har haft en viktig funktion för vårt transportsystem och för vår industri. Sverige har EU:s längsta kuststräcka och hamnarna har stor spridning över hela landet. Hälften av Sveriges befolkning bor inom en mil från vår kustlinje. Inrikes sjöfart är dock enligt Sjöfartsverket kraftigt underutnyttjad i förhållande till tillgänglig kapacitet i farleder, slussar och hamnar. Inrikes transporteras godset huvudsakligen med lastbilar medan sjöfarten dominerar i utrikes trafik. Den godsmängd som transporteras på de inre vattenvägarna (Mälaren och Vänern med Göta älv) är i dag mycket marginell. Jag vill i det sammanhanget hänvisa till Sjöfartsverkets rapport *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige (2016)* där det konstateras att det under nuvarande marknadsförutsättningar saknas incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg. Transportköparen ser inte behovet och redaren ser inte affärsmöjligheterna. Myndigheten konstaterar bl.a. att tröskeln är hög för nya aktörer samt att utbudet av kostnadseffektiva och värdeskapande sjöfartsupplägg är begränsat framför allt för inrikes transporter.

En aspekt som påverkar sjöfarten är transportererna till hamnarna. Enligt ett EU-direktiv kan transportörer ansöka om och få dispens för att använda en längre och tyngre lastbil, s.k. high capacity transport (HCT), än vad som normalt är tillåtet för att transportera sitt gods till närmaste kombiterminal eller hamn. Genom att använda detta incitament kan mer effektiva och hållbara transporter uppnås och marknadsfördelar ges till dem som minskar miljö- och klimatpåverkan. Då dessa transporter kräver tillstånd ger det också bättre kontroll över vilka som genomför transporter. HCT tillämpas redan i Sverige genom att svenska myndigheter ger tillstånd till dessa transporter. Problemet är att direktivet inte tillämpas strikt och effekten blir fler landsvägstransporter. Vänsterpartiet anser att godstrafiken i största mån ska flyttas till järnväg och sjöfart. För att uppnå detta bör också HCT-direktivet tillämpas strikt.

Vänsterpartiet var med och införde ekobonussystemet och jag anser att det är bra att det nu förlängs till 2022. Vi förutsätter också att regeringen kommer att återkomma med förslag om förbättringar av systemet. Utöver detta stöd

behöver det införas permanenta styrmedel för att stimulera nya transportupplägg för gods för inlands- och kustsjöfart. Regeringen bör därför låta utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten.

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

14. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (KD)

av Larry Söder (KD).

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

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 51 i denna del, bifaller delvis motionerna

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 5 och

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 13 och avslår motionerna

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 3 samt

2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma att Sveriges inre vattenvägar behöver prioriteras när det gäller godstransporter. Inlandssjöfarten är väl värd att utvecklas. Det finns därför ett behov av att öka kapaciteten för inrikes godstransporter via sjövägen. Jag anser att Sjöfartsverket i samarbete med berörda kommuner bör arbeta fram en plan för att tillgängliggöra och möjliggöra mer godstransporter via inlandssjöfarten.

Några av våra EU-klassade vattenvägar för inlandstrafik är Göta älv, Vänern och Mälaren. För att Vänersjöfarten ska kunna fungera krävs att nya slussar byggs i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet. De nuvarande slussarna är utdömda till 2030. Likaså kommer satsningar att behövas i andra farleder, exempelvis Södertälje kanal. Därutöver behöver farlederna muddras in till Göteborg och Luleå. Samverkan behöver ske mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för att kunna beakta den sammanlagda infrastrukturen för transporter och få en mer effektiv användning.

Jag anser således att det är angeläget att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter.

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

15. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (L)

av Christer Nylander (L).

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

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 13,

bifaller delvis motionerna

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkande 5 och

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 51 i denna del och avslår motionerna

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 3 samt

2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel mätt i volym transporteras sjövägen, vilket innebär ca 180 miljoner ton transporterat gods. Vid sidan av dessa godstransporter transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. För tio år sedan påbörjades ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket kan leda till mer godstransporter till sjöss. En ökad inlandssjöfart kan avlasta transportinfrastrukturen på land och därmed öka den samlade godsvolymen. Jag anser därför att arbetet med att främja våra vattenvägar måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter.

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

16. Pråmtrafik, punkt 7 (M, SD, KD)

av Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD), Alexandra Anstrell (M), Ida Drougge (M), Karin Enström (M), Lars Püss (M), Angelica Lundberg (SD) och Larry Söder (KD).

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

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16 och

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 51 i denna del och bifaller delvis motion

2019/20:2876 av Boriana Åberg (M).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis uppmärksamma att ett enda modernt pråmfartyg kan lasta lika mycket gods som 100 lastbilar men endast har en lastbilsmotor som framdrift, vilket gör pråmtrafiken energi- och miljöeffektiv. Pråmfartyg är högteknologiska och specialiserade för olika typer av last såsom containrar, bulk, bränsle och rorolaster. Pråmfartyg är långa och smala och har ett lågt djupgående. De trafikerar endast klassade inre vattenvägar och är anpassade för trafik i trånga miljöer, sjöar och kanaler och för att gå under låga broar i stadsmiljöer. Pråmfartyg är dessutom inte beroende av en etablerad hamn utan kan anlöpa enklare kajanläggningar och lastplatser eftersom det finns självlastande pråmar med egen kran. Med pråmfartyg i city- och regionlogistik kan antalet tunga lastbilstransporter minskas. Genom att minska antalet tunga transporter optimeras transportflöden och transportsystemet blir mer effektivt och hållbart. I stället för att lastbilar åker skytteltrafik med t.ex. snömassor till en deponi, kan ett mindre antal lastbilar transportera snön till närmaste kaj och låta en pråm frakta snön från staden till deponin.

För att möjliggöra pråmtrafik i större utsträckning än i dag kan blickarna riktas mot Holland och Tyskland där trafiken med pråm har utvecklats under lång tid. Sverige har genom EU:s regelverk för inre vattenvägar möjlighet att sätta egna regler eftersom de svenska vattenvägarna inte passerar ett annat land. Inre vattenvägar möjliggjordes i Sverige 2014, men vi kan konstatera att inget har gjorts sedan dess för att öka trafiken. Vi anser därför att regelverket för de inre vattenvägarna bör ses över för att främja pråmtrafik på skyddade vatten.

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

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

av Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Angelica Lundberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 13 och 21 samt
2019/20:1553 av Jimmy Ståhl (SD) och
avslår motion
2019/20:69 av Hampus Hagman (KD).

Ställningstagande

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

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

Corehamnarna har en stor möjlighet att med hjälp av EU-stöd förbättra infrastrukturen och bygga bort flaskhalsar som är ett hinder för flöden till och från samt i hamnarna. Genom att ställa krav på corehamnarna utmanas även

hamnarna till nytänkande och effektivitetsåtgärder som kommer att gynna hela transportkedjan samt öka intresset för att frakta gods på fartyg. Vi föreslår därför en utredning där möjligheterna ses över att mer tydligt utveckla corehamnarna till den samhällsnyttiga resurs de i grunden är. Det kan ske genom att man ger de hamnar som uppfyller vissa krav andra möjligheter. Kraven kan gälla vissa öppettider med normal tariff, ökad effektivitet i hamnarbetet och att hamnarna deltar i forsknings- och utvecklingsarbete. Möjligheter som erbjuds dessa hamnar kan t.ex. vara prioritering av nationella investeringsmedel för infrastruktur eller att hamnarna blir prioriterade när det gäller elleverans.

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

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

av Alexandra Anstrell (M), Ida Drougge (M), Karin Enström (M) och Lars Püss (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 50,
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 28 och
2019/20:2662 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 14,
bifaller delvis motion
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 19.2 och
avslår motionerna
2019/20:280 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C),
2019/20:330 av Pia Nilsson (S),
2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 26–29,
2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2, 3 och 5,
2019/20:1425 av Eva Lindh (S),
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14,
2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53,
2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 14.1 och 17,
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 18.1 och 21,
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 13.1 och 16 samt
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag där det finns en outnyttjad kapacitet. Precis som för övriga transportslag behövs dock fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Det är samtidigt centralt att dessa åtgärder inte blir en extra pålaga för svensk sjöfartsnäring och därmed försämrar dess konkurrenskraft. Sverige behöver en infrastruktur som stöder en mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av LNG och metanol och elanslutning i land. Vi anser därför att det behövs en översyn av möjligheterna att tillgodose tillgången till miljövänligt bränsle i de svenska hamnarna.

Vidare vill vi peka på att sjöfarten verkar på en global marknad och att ytterligare nationella regleringar medför en risk att svensk sjöfart och industri får konkurrensnackdelar i jämförelse med andra länder. Dessutom har nationella särkrav relativt liten verkningsgrad i jämförelse med internationella åtaganden. Mot denna bakgrund anser vi att internationella åtgärder inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) är viktiga för att minska utsläppen från den internationella sjöfarten. Vi menar att Sverige bör vara pådrivande för att sjöfarten inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsrätter på samma sätt som flyget. IMO har tidigare fått påtryckningar från EU, som vid den senaste uppgörelsen om framtidens utsläppshandel beslutade att inkludera sjöfarten om den inte vidtagit åtgärder senast 2023. Vi anser att regeringen kraftfullt måste driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan.

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

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

19. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (SD)

av Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Angelica Lundberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 26–29 och avslår motionerna
2019/20:280 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C),
2019/20:330 av Pia Nilsson (S),
2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2, 3 och 5,
2019/20:1425 av Eva Lindh (S),
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 50,
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 28,
2019/20:2662 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 14,
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14,
2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53,
2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 14.1 och 17,
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 18.1, 19.2 och 21,
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 13.1 och 16 samt
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att det i dag finns konsensus om att kraftfulla miljöåtgärder behövs för att kunna bidra till ett bättre globalt klimat och för att minska framtida utsläpp. Detta är något som vi ställer oss bakom, men vi vill samtidigt lyfta fram att konkurrensneutrala miljöåtgärder bör genomföras som inte begränsar nationella industriernas konkurrensmöjligheter i förhållande till den gemensamma branschen eller sektorn. Osunda konkurrensförhållanden för industrier resulterar i att jobb och tillväxt flyttar utomlands med tillhörande utsläpp, s.k. koldioxidläckage, vilket måste beaktas. Vi menar därmed att nya miljöregler som läggs på den svenska sjöfarten som minimum ska gälla i alla europeiska farvatten och hamnar.

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

globalt omfattande för att förhindra snedvriden konkurrens och koldioxidläckage.

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

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

20. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (C)

av Martina Johansson (C).

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 motionerna

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 14.1 och 17,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 18.1, 19.2 och 21 samt

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 13.1 och 16,
bifaller delvis motionerna

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 och

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 28 och
avslår motionerna

2019/20:280 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C),

2019/20:330 av Pia Nilsson (S),

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 26–29,

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 3 och 5,

2019/20:1425 av Eva Lindh (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 50,

2019/20:2662 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 14,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14,

2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 13.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att det är angeläget att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel för sjöfarten. Samtidigt som Sverige ökar produktionen av förnybara drivmedel bör man även helt fasa ut fossila bränslen i transportsektorn med vissa undantag från 2030. Sjöfart från svenska hamnar bör ske fossilfritt senast 2040. De aktörer som väljer att ha högre andel förnybart i sitt bränsle, oavsett transportslag, ska premieras för detta. Olika transportslag samverkar i hela transportarbetet och alla transportslag måste uppnå en högre klimateffektivitet. Även de riktigt tunga transporterna såsom sjöfart och järnväg behöver ställa om.

Vidare anser jag att fartyg bör använda landström i stället för att ligga med motorer igång i hamn. Ett sätt att styra över mot mer elanvändning i hamn är att införa miljözoner så att endast de fartyg som ansluter till landström får komma in i de citynära hamnarna, medan de som fortsätter gå på tomgång och släppa ut stora mängder partiklar får lägga sig i ytterhamnar. Det skulle ge tydliga incitament för kryssningsfartygen att investera i anslutningsutrustning. Sådan utrustning bör också standardiseras på europeisk och internationell nivå. Jag anser således att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartygen ligger i hamn.

När det slutligen gäller den internationella sjöfarten har den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) sedan 1990-talet arbetat med en överenskommelse för att minska sjöfartens utsläpp. IMO tog under våren 2018 beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart. Strategin innehåller målet att minska sjöfartens totala växthusgasutsläpp med minst 50 procent till 2050 jämfört med 2008 samtidigt som man ska sträva efter nollutsläpp så snart som möjligt. Detta är glädjande och jag anser att Sverige bör vara pådrivande inom IMO och EU för att säkerställa genomförande och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att sjöfarten i större utsträckning ska bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan.

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

21. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (V)

av Jens Holm (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
2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2, 3 och 5,

bifaller delvis motion

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 19.2 och avslår motionerna

2019/20:280 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C),
2019/20:330 av Pia Nilsson (S),

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 26–29,
2019/20:1425 av Eva Lindh (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 50,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 28,

2019/20:2662 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 14,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14,

2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53,

2019/20:3107 av Annie Löf m.fl. (C) yrkandena 14.1 och 17,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 18.1 och 21,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 13.1 och 16 samt

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 13.

Ställningstagande

Regeringen har tydliggjort att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att uppnå en sådan målsättning menar jag att tydliga mål måste sättas upp och åtgärder vidtas även för sjöfarten. Sjöfarten är i dag i stort sett helt beroende av oljebaserade drivmedel. Alternativa drivmedel börjar dock i ökad utsträckning utvecklas i form av flytande naturgas (LNG), bränsleceller och i viss mån eldrift. Fler och fler rederier i Sverige planerar nu att gå över till mer miljövänliga drivmedel. Stena Line invigde i mars 2015 världens första metanoldrivna fartyg och Rederi AB Gotland har ett fartyg med LNG-drift i bruk och kommer inom kort att ta ytterligare ett i drift. Rederiet planerar att övergå till biogasdrift när infrastruktur och avtal med biogasproducenter finns på plats. LNG är inte en lösning för en grön sjöfart, men jag menar att detta bränsle i ett övergångsskede under en kort tid kan vara betydelsefullt i omställningen. LNG minskar utsläppen av växthusgaser med 15 procent och kväveoxidutsläppen med ca 90 procent och dessutom är svavelutsläppen mycket ringa. På längre sikt bör dock flytande biogas (LBG) och andra hållbara alternativ som vätgas och eldrift ersätta de fossila drivmedlen.

Jag noterar att flera svenska rederier arbetar för att utveckla miljövänlig och fossilfri drift, vilket är glädjande. Det statliga Färjerederiet har tagit fram en ambitiös plan för att ställa om alla sina fartyg till senast 2045 (Vision 45). I Norge utvecklar näring och offentlig sektor genom ett långsiktigt program nya lösningar för en hållbar sjöfart. Målet är världens mest miljövänliga sjöinfrastruktur inom 10–15 år och en av världens mest miljövänliga och effektiva kustsjöfartsnärningar. Programmet omfattar såväl näring som departement och myndigheter. Pilotprojekt pågår som omfattar både batteri-

och gasdrift inom sjöfarten. För att Sverige ska utveckla en grönare sjöfart finns starka skäl att lära av Norges målmedvetna inriktning.

Det mesta av arbetet för omställning i Sverige görs av engagerade redare. Jag anser att regeringen skulle kunna göra mer för att främja och stötta arbetet för en genomgripande omställning. För att främja användningen av förnybara drivmedel inom nationell sjöfart behöver det utredas vilka ytterligare styrmedel som kan införas. Regeringen bör därför återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen ickefossila drivmedel inom sjöfarten.

Jag vill vidare framhålla att så länge oljepriset är förhållandevis lågt utgör det ett hinder för en genomgripande övergång till alternativa bränslen och grön teknik i fartygen. I Energimyndighetens strategiska plan för omställning till en fossilfri transportsektor (ER 2017:7) konstateras att det saknas stimulans för investeringar i teknik som minskar fartygens utsläpp av växthusgaser. Det skulle t.ex. kunna åtgärdas genom att skapa en koldioxidfond för bidrag till investeringar som helt eller delvis finansieras av sjöfartsnäringen själv. Jag anser att regeringen bör låta utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg.

Jag vill uppmärksamma att EU har beräknat att de stora fartygen är på väg att bli den största utsläppskällan av svaveloxid inom EU, vilket leder till försurning och hälsoproblem och kväveoxider, vilket leder till övergödning och hälsoproblem. Sjöfartens utsläpp orsakar hälsoproblem med tusentals förlorade levnadsår per år enbart i Nordeuropa. I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt jämfört med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. För Östersjön som redan är kraftigt övergödd är höga kväveutsläpp ytterligare en belastning för havet som ekosystem. Kväveoxiderna bidrar också till en försämring av havets buffrande förmåga, vilket gör havet ännu känsligare för försurning. Försurning av haven är redan ett stort problem på grund av de allt högre halterna av koldioxid i atmosfären som leder till att kolsyra bildas och att haven blir surare. Det finns t.ex. inget krav på katalysator för att minska kväveutsläppen. Dagens åtgärder för att minska kväveutsläppen är otillräckliga. Strängare regler för utsläpp av kväveoxider från nybyggda fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön kommer att införas successivt från 2021. Men eftersom fartyg har lång livslängd krävs det även kraftfulla åtgärder som minskar de äldre fartygens utsläpp. Det är viktigt att ansträngningarna för högre miljökrav påskyndas med tydliga krav eftersom det kan ta 30 år innan hela fartygsflottan är utbytt och följer de nya reglerna. Det finns väl beprövad katalysatorteknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen, och följaktligen finns inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Östersjön är av IMO klassat som ett särskilt känsligt havsområde, och det finns därför starka skäl att stärka miljökraven på fartyg som trafikerar området. Jag anser att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade

områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar Östersjön.

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

22. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (KD)

av Larry Söder (KD).

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 motionerna
 2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28 och
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53 och
 avslår motionerna
 2019/20:280 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C),
 2019/20:330 av Pia Nilsson (S),
 2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 26–29,
 2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2, 3 och 5,
 2019/20:1425 av Eva Lindh (S),
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 50,
 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 28,
 2019/20:2662 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 14,
 2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14,
 2019/20:3107 av Annie Löf m.fl. (C) yrkandena 14.1 och 17,
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 18.1, 19.2 och 21,
 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 13.1 och 16 samt
 2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 13.

Ställningstagande

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

Jag vill även lyfta fram frågan om skyddet för den biologiska mångfalden i haven. Främmande organismer som följer med i fartygens barlastvatten från

andra hav innebär ett hot mot den biologiska mångfalden i bl.a. Östersjön. Dessa s.k. invasiva arter kan föröka sig okontrollerat och tränga undan inhemska arter. Därför bör alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ha mottagningsanordningar för barlastvatten så att detta inte släpps ut i havet.

Jag vill avslutningsvis även uppmärksamma frågan om sjöfartsel i hamn och jag anser att regeringen bör verka inom EU för gemensamma regler på området.

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

23. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (L)

av Christer Nylander (L).

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 motionerna

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 13 och

avslår motionerna

2019/20:280 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C),

2019/20:330 av Pia Nilsson (S),

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 26–29,

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 2, 3 och 5,

2019/20:1425 av Eva Lindh (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 50,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 28,

2019/20:2662 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 14,

2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 53,

2019/20:3107 av Annie Löf m.fl. (C) yrkandena 14.1 och 17,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 18.1, 19.2 och 21 samt

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 13.1 och 16.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att infrastruktur spelar en mycket viktig roll i arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle. Genom att satsa på klimatsmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Ur klimatsynpunkt är det bra att transportera stora godsflöden på vatten i förhållande till t.ex. väg. Godstrafik till sjöss ska därför välkomnas. Klimatinvesteringar i sjöfart är viktiga för att minska utsläpp och antalet

vägtransporter. Det kan t.ex. handla om att effektivisera i hamnar och på andra ställen där gods flyttas från vägtransporter till järnväg alternativt sjöfart. Jag vill i sammanhanget också poängtera vikten av att satsa på landström för mindre fartyg.

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

24. Bemanning och arbetsförhållanden, punkt 10 (V)

av Jens Holm (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 motionerna
2019/20:854 av Kadir Kasirga (S) och
2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8 och
avslår motionerna
2019/20:160 av Ola Johansson (C) yrkandena 1–3,
2019/20:1866 av Gunilla Carlsson och Mattias Jonsson (båda S) och
2019/20:2617 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S).

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma att bristen på utbildad personal är ett problem för svensk sjöfart, inte minst för den inre sjöfarten. Jag anser att det behövs åtgärder som dels lockar studenter till utbildningarna, dels underlättar för studenterna att utbilda sig till olika sjöfartsyrken. Regeringen bör därför snarast göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg, speciellt för inlandssjöfart.

Vidare kan jag notera att det i arbetsmiljölagen anges att bestämmelser om hur skyddsombud på fartyg ska utses finns i fartygssäkerhetslagen. I fartygssäkerhetslagen står det dock ingenting om att skyddsombuden ska utses av en lokal arbetstagarorganisation, dvs. den lokala fackföreningen. Detta har gett ett lagmässigt utrymme för arbetsgivaren att utse skyddsombud ombord, vilket också förekommer. Det har även förekommit att arbetsgivaren har utsett en säsonganställd att vara skyddsombud, utan att den utsedde vetat vad uppdraget innebär och haft möjlighet att ifrågasätta, anmäla eller förhandla av rädsla för att förlora arbetet, vilket sätter grunderna i arbetsmiljöarbetets samverkan ur spel. Jag anser därför att en ändring i fartygssäkerhetslagen bör övervägas så att fackförbunden ges den rätt att utse skyddsombud som föreskrivs i 6 kap. arbetsmiljölagen, inklusive möjligheten att praktisera systemet med regionala skyddsombud.

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

25. Vissa internationella frågor, punkt 11 (SD)

av Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Angelica Lundberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8 och 24.

Ställningstagande

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

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

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

26. Båtregister, punkt 13 (C)

av Martina Johansson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:3258 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 33.

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma att skrotbåtar och vrak som överges i naturen – på land eller i vatten – är ett minst lika stort problem som övergivna bilar. De läcker ut miljöfarliga gifter och kemikalier, och potentiellt värdefulla resurser går till spillo. Ett av grundproblemen som identifierats i en studie som stiftelsen Håll Sverige Rent har gjort är att det inte finns något ägarregister och att det därför är svårt att identifiera ägaren till övergivna båtar samt att det är avsevärt dyrare att skrota båtar som är övergivna än vad som tidigare framkommit. Regeringen bör därför se över möjligheten att införa ett ägarregister för båtar eller en tvingande ansvarsförsäkring.

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

27. Förarbevis för vattenskotrar, punkt 14 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7 och
bifaller delvis motionerna
2019/20:1221 av Isak From m.fl. (S),
2019/20:2012 av Aron Emilsson m.fl. (SD) och
2019/20:3234 av Aron Emilsson m.fl. (SD).

Ställningstagande

Jag kan konstatera att vattenskotrar har blivit mycket populära under sommarhalvåret. Vattenskoterkörning kan dock ge negativa effekter för naturlivet och innebära påtagliga störningar och risker för allmänheten. Detta gäller även framförandet av andra snabbgående fartyg. Varje år sker flera allvarliga tillbud på grund av vårdslös körning till sjöss. Jag vill i det sammanhanget peka på att nuvarande reglering av framförande av vattenskotter och andra snabbgående fartyg har mycket stora brister i jämförelse med regelverket för t.ex. motorcyklar och mopeder. Vi i Vänsterpartiet har därför i motioner och interpellationer i riksdagen de senaste åren uppmärksammat behovet av restriktioner genom krav på behörighet och åldersgräns. Jag välkomnar därför att regeringen nu har infört åldersgräns för att framföra vattenskotter och förutsätter att regeringen återkommer med förslag på förarbevis i enlighet med det tillkännagivande som riksdagen tidigare gjort.

Jag anser således att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av förarbevis för att köra vattenskotter och andra snabbgående farkoster.

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

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2019/20

2019/20:69 av Hampus Hagman (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda på vilket sätt staten ska prioritera mellan de svenska hamnarna och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:160 av Ola Johansson (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvidgning av begreppet inre fart och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta den utländska behörigheten Master of Yachts på svenskflaggade båtar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra definitionen av de minsta yrkesfartygen från det otidsenliga begreppet dräktighet till 24 meter och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:280 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen till förnyelsebara bränslen i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:323 av Per-Arne Håkansson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga fortsatt tänkbara former för informationsutbyte mellan berörda länder om Estoniakatastrofen på Östersjön 1994 och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:330 av Pia Nilsson (S):

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

2019/20:512 av Daniel Bäckström (C):

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

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort farledsavgifter från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort kostnader för isbrytning från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över Sjöfartsverkets roll och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör verka i internationella samarbeten som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om prämtrafik och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att farledsavgiftsbefria trafik på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsverksamheten på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra fjärrlotsnavigering av fartyg och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utmärkningen av sjökort och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidläckage ska tas med i beräkningarna i nya miljöförslag som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöregler som berör sjöfarten som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.

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

2019/20:854 av Kadir Kasirga (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ändra fartygssäkerhetslagen så att fackförbunden ges den rätt att utse skyddsombud som föreskrivs i arbetsmiljölagens kapitel 6, inklusive möjligheten att praktisera systemet med regionala skyddsombud (RSO), och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda förutsättningar för och konsekvenser av att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten och tillkännager detta för regeringen.
2. 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 icke-fossila drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden (Particularly Sensitive Sea Area) blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar Östersjön, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferntieringen av de avgifter som staten, genom myndigheterna, tar ut från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag på

införande av förarbevis för att köra vattenskoter och andra snabbgående farkoster och tillkännager detta för regeringen.

8. 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, speciellt för inlandsjöfart, och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1221 av Isak From m.fl. (S):

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

2019/20:1425 av Eva Lindh (S):

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

2019/20:1553 av Jimmy Ståhl (SD):

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

2019/20:1866 av Gunilla Carlsson och Mattias Jonsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förbättra arbetsmiljön till sjöss som ett led i att också förenkla för branschens framtida rekrytering och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2012 av Aron Emilsson m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av förarbevis för vattenskoter samt om att utreda övriga villkor för framförande av vattenskoter som omnämns i motionen och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2270 av Markus Selin m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det är angeläget med en klimatsmart, effektiv och konkurrenskraftig svensk sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2490 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjötransporter på Väneren i form av byggnation av för låga broar och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjöfarten vad gäller avgifter, skatter och pålagor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för konkurrenskraften för sjöfarten i förhållande till andra transportslag och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bättre utnyttja våra vattenvägar för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M):

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effektivisera processen kring besked om sjöfartsstöd och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förenkla inflagningsprocedurerna och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att kunna tillgodose miljövänligt bränsle i hamnarna och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2617 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att besiktningskrav och regelbundna kontroller ska gälla även restaurangbåtar och restaurangpråmar och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M):

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande för att samordna hamnavgifternas miljödifferentering med övriga EU-länder och tillkännager detta för regeringen.

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda farledsavgifterna för att öka fyllnadsgraden i sjötransporterna och klimat effektiviteten och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2662 av Louise Meijer m.fl. (M):

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

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsatt främja vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om landström för mindre fartyg och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):

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

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa "En dörr in" och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter och tillkännager detta för regeringen.

52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kritiskt pröva Sjöfartsverkets roll som affärsverk och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU ska verka för gemensamma regler för sjöfarts-el i hamn och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2876 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en etableringsstrategi för prämtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2885 av Boriana Åberg (M):

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

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C):

- 14.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sjöfarten från svenska hamnar och all flygtrafik från svenska flygplatser ska ske fossilfritt 2040 och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfarten.

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartygen ligger i hamn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:3234 av Aron Emilsson m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av förarbevis för vattenskoter samt om att utreda övriga villkor för framförande av vattenskoter som omnämns i motionen och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C):

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

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfarten.

- 19.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av koldioxidskattebefrielse för förnybara och hållbara fordonsdrivmedel samt att utreda förutsättningarna för en ökad användning av

klimateffektiva drivmedel även inom flyget och sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfarten.

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten – vilket också inkluderar intermodala transportlösningar som stimulerar ett transportslagsövergripande godsflöde och överflyttning av gods till sjöfarten – och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartygen ligger i hamn och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst genomförs utifrån olika myndighetsbehov och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3258 av Kristina Yngwe m.fl. (C):

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ett ägarregister för båtar eller en tvingande ansvarsförsäkring och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C):

- 13.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sjöfarten från svenska hamnar och all flygtrafik från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040 och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfarten.

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartygen ligger i hamn och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en väl fungerande sjötransport och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L):

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