SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2292

av Ann-Christine Frohm m.fl. (SD)

Svensk sjöfart som flyter på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta en nationell sjöfartsstrategi och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta en nationell hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta en nationell östrategi och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera förutsättningarna för ett reformerat sjöfartsstöd och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nettomodellen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett bättre utnyttjande av kustsjöfartens potential och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en sänkning eller borttagande av farledsavgifterna för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lotsverksamhet på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av trafikflöden till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om pråmtrafik och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kollektivtrafik på vatten och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för parkeringsarkar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta till vara resultaten från försöken med navigationsstöd från land och utveckla förutsättningarna för en säker distanslotsning och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Genom sitt geografiska läge är Sverige mycket beroende av sjöfart och har mer än 50 hamnar. Det finns fördelar med detta, givet att frakt med fartyg är en effektiv metod för transport av gods. Att frakta gods på vattnet är även effektivt ur miljösynpunkt och minskar belastningen på vägar och järnvägar. Sjöfarten har inte minst stor betydelse för industrier som transporterar stora volymer av varor till världsmarknaden. Även central myndighetsutövning och viktiga samhällsfunktioner såsom försvar, sjukvård och polis är i stort behov av sjöfarten som transportmedel, med tillhörande infrastruktur. Sverige är vidare starkt beroende av handel. Vi exporterar industrivaror, såsom fordon, maskiner och skogsindustriprodukter, vilka nästan uteslutande fraktas med fartyg. Sverige har även ett stort behov av import av exempelvis olja, bilar samt el- och teleprodukter, och även här är sjöfarten av stor betydelse.

Den grundläggande infrastrukturen är viktig oavsett vilka varor och tjänster som transporteras till och från Sverige. Hamnarna specialiserar sig ibland på en viss sorts gods, men det finns även blandhamnar där all sorts trafik hanteras, container-, ro-ro- och styckegodstrafik samt passagerartrafik. Det är viktigt att konkurrensen sker på likvärdiga villkor på den globala marknaden. En snedvriden konkurrens uppstår om svenska fartyg tyngs med skatter och avgifter eller andra pålagor som fartyg med annan flagg inte belastas med.

Sverigedemokraterna värnar om sjöfarten som transportmedel och vill trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningarna och värna arbetstillfällen samt miljön. Vi

ser betydelsen av korrekta ekonomiska styrmedel som inte strider mot europeiska konkurrensregler. Långsiktiga konkurrensneutrala villkor ska gälla. Dessa skapar en god sam-syn mellan marknadens olika parter, både nationellt och internationellt. Handeln som är kopplad till sjöfarten är viktig för att hela samhället ska fungera optimalt och för att företag ska kunna växa och generera arbetstillfällen.

Statlig styrning

Nationell hamnstrategi

Många svenska hamnar är kommunalt ägda, samtidigt som sjöfarten har en central roll i vår import och export. Detta förhållande riskerar att ge upphov till utmaningar för vår nationella förmåga och ekonomi då kommunala hamnbolag har begränsade möjligheter att samordna och optimera sina hamnverksamheter ur ett nationellt perspektiv.

I ett osäkert geopolitiskt läge med krig i vår egen världsdel måste hamnarnas betydelse för vår försörjningstrygghet särskilt framhållas. Sveriges medlemskap i försvarsalliansen Nato medför också nya krav på våra hamnars kapacitet och infrastruktur samt tillgången till hamnar för militära transporter och logistik.

Detta borde utgöra skäl för att staten tar ett tydligare ansvar för denna del av vår infrastruktur. Ett första steg i den riktningen borde vara att utarbeta en nationell hamnstrategi. En sådan strategi skulle exempelvis kunna peka ut vilka hamnar som staten ska ta ett särskilt ansvar för och innehålla förslag till en tydlig reglering av huruvida kommuner ska tillåtas sälja svensk hamnmark till utländska intressen.

Nationell sjöfartsstrategi

Sverige lider i dag brist på svenskt tonnage som en konsekvens av decennier av utflaggning av vår handelsflotta. Detta gäller inte minst containerfartyg som är synnerligen viktiga inom modern sjöfart vid import och export av varor och förnödenheter. Sett ur ett försörjningsperspektiv är därför tillgången till containerfartyg central.

Likaledes är så kallade ro-ro-fartyg mycket viktiga då det gäller vår nationella förmåga att förflytta människor och materiel. Staten borde därför utarbeta en nationell

sjöfartsstrategi för att återfå fartyg under svensk flagg och säkerställa att för nationen viktigt tonnage finns tillgängligt.

Ö-strategi

Att bo på en ö utan fast förbindelse innebär svårigheter att transportera sig till fastlandet och ofta kostnader som inte belastar boende på fastlandet. Enligt SCB är knappt 1 000 öar är fast bebodda och nästan hälften av dessa saknar broförbindelse detta innebär att cirka 93 000 bor på öar utan fastlandsförbindelse.

EU har nyligen tagit fram en ö-strategi och vi menar att Sverige också bör göra detsamma, inriktat och med utgångspunkt på svenska förhållanden. För Trafikutskottets del skulle detta fokus ligga på trafik och transporter, att ge öborna så likvärdiga transportmöjligheter som möjligt, jämfört med de boende och de producenter som finns på fastlandet. En ö-strategi bör inbegripa en ö-säkring i de fallen där statliga beslut kan slå mot ö-bor och besluten behöver bedöms utifrån hur de slår mot ö-bor. Detta tillämpar Skottland. Man behöver slå fast de unika villkor som förknippas med att bo och verka på öar, i stället för att se dem som vanlig glesbygd. Man bör också tydliggöra ansvarsfördelningen så att frågor inte faller mellan stolarna för statliga vägfärjor, kommersiell sjöfart och regional kollektivtrafik. Principen vid avgiftsbelagd trafik bör också vara att en resa till sjöss skall motsvara vad en liknande resa kostar på vanlig väg.

Andra frågor som bör omfattas i en ö-strategi är bland annat turtäthet, anropsstyrd trafik, vem som tar ansvar för laddinfrastrukturen, robusta försörjningslinjer mellan civil kollektivtrafik, godstrafik, totalförsvarsbehov och energiförsörjning.

Tonnageskatt

Svensk sjöfart har fått större tillväxtmöjligheter genom förenklade skatteregler i och med den införda tonnageskatten. Sjöfarten är dock fortsatt hårt konkurrensutsatt och behöver mer likvärdiga villkor i förhållande till andra nationer. Det är därför olyckligt att finansieringen av tonnageskatten delvis tas från sjöfartsstödet, eftersom detta motverkar syftet att behålla fartyg under svensk flagg och försöka öka antalet fartyg i det svenska registret. Fler svenska fartyg ger utbildningsplatser och genererar fler landbaserade arbeten.

I samverkan med regeringen genomfördes en utredning av tonnageskatten. Utredningen lämnades över i början av 2024. Under 2026 beslutades en reform av tonnagebeskattningen som ger fler aktörer möjlighet att ansluta sig. Dessa nya regler börjar tillämpas 2027 och reformens effekter på registrering under svensk flagg, investeringar och maritim sysselsättning bör följas upp.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Vi kan konstatera att detta stöd för rederier är en ekonomisk konkurrensförutsättning för de fartyg som finns i det svenska fartygs-registret. En försvårande omständighet är dock att rederierna inte på förhand kan få besked om huruvida de är berättigade till sjöfartsstöd. Eftersom långsiktighet är en viktig och bärande del för sjöfartsnäringen anser vi att stödet bör utformas på ett sådant sätt att besked ges för en rimligt lång tidsperiod. Om besked ges i förväg innebär detta vidare att företagen får rimliga förutsättningar att planera sin långsiktiga verksamhet. Vi anser därför att regeringen bör utreda en modell som ger förhandsbesked om sjöfartsstöd.

Nettomodellen

2001 infördes den så kallade nettomodellen för sjöfartsstödet. Nettomodellen togs fram som en del av ett system anpassat enligt principerna för svensk arbetsmarknad. Den 1 januari 2020 genomfördes en ändring av modellen – en sänkning som infördes som en finansiering av införandet av tonnageskattesystemet. Detta förändrar de långsiktiga förut-sättningarna för sjöfarten i Sverige och gör det dyrare att flagga fartyg i Sverige och anställa svensk personal. Ett annat exempel är de justeringar av nettomodellen som genomfördes 2014 i syfte att inkludera även specialsjöfarten, som inte blivit verklighet eftersom de korresponderande kraven i skattelagstiftningen, kraven kopplade till sjö-inkomst, inte justerats. För att omfattas av nettomodellen krävs att ett bolag klassificeras för sjöinkomst.

Enligt Skatteverkets tolkning av lagstiftningen krävs att fartyg bedriver transport av passagerare eller gods. Detta kriterium anses inte alltid uppfyllas av den så kallade

specialsjöfarten. Denna typ av maritima tjänster kan exempelvis handla om kabelläggning, mätning, bogsering och ankarhantering, dvs. tjänster där verksamheten går ut på att utföra andra uppdrag än traditionell transport av gods eller passagerare mellan hamn A och hamn B.

Dagens tolkning gör att svensk specialsjöfart får betydande konkurrensnackdelar, eftersom EU i sina riktlinjer tillåter att specialsjöfarten omfattas av motsvarande regler som annan sjöfart. Mot denna bakgrund är det centralt att planera för ett bredare grepp om sjöfartens förutsättningar och säkerställa att svensk sjöfart har konkurrenskraftiga och långsiktigt hållbara villkor.

Vattenvägar och farleder

Kust- och inlandssjöfart

Sjöfarten har stor betydelse för handeln. Kustsjöfarten och sjöfart som går i skyddade vatten, inlandssjöfart, står för några få procent av trafiken. För att stimulera kust- och inlandssjöfart bör man utreda möjligheten att farledsavgiftsbefria sjötrafik som går mellan svenska hamnar. Regeringen bör beakta detta och eftersträva ett bättre utnyttjande av kustsjöfartens potential för transporter inom Sverige.

Sjöfartsverkets ekonomi är hårt ansträngd och lättnader är inte att förvänta om inga åtgärder vidtas. Finland och Estland har periodvis använt tillfälliga sänkningar eller befrielser från farledsavgifter. Jämförelser med svenska avgifter behöver därför utgå från aktuella jämförbara avgiftsnivåer hos våra grannländer för att inte hindra den maritima ekonomin. Farledsavgifterna bidrar till finansiering av Sjöfartsverkets övriga verksamheter som till exempel isbrytning. Sverigedemokraterna vill därför se över möjligheten att sänka eller helt avskaffa farledsavgifterna för fartyg i svenska vatten.

Kostnader för isbrytning

Isbrytning är viktigt för att säkerställa att alla svenska hamnar kan ha öppet året runt. Isbrytarna ger även fartyg assistans genom att övervaka, dirigera och bogsera. Sjöfartens kostnader för isbrytning, som ligger på hundratals miljoner kronor per år och vid svåra vintrar ännu mer, beroende på mängden is, bör sänkas eller helt tas bort.

För att närma sig en ekonomi i balans behöver staten på sikt helt ta över driften för isbrytning. Vad gäller isbrytning så säger Sjöfartsverket att finansiering av nya isbrytare är omöjlig i nuvarande ekonomi och därför kräver en statlig insats. Nuvarande isbrytare är snart uttjänta och är i behov av att snarast bytas ut. Utan fungerande isbrytning riskerar man att strandsätta stora delar av sjöfarten vintertid, särskilt då öppna och tillgängliga farleder är en viktig del i Sveriges totalförsvarsförmåga.

Vi ser att kostnaderna för isbrytning bör utredas utifrån finsk modell, det vill säga att regeringen garanterar finansiering för de kostnader som är förknippade med isbrytningen och som överstiger genomsnittskostnaden för isbrytning under de senaste fem åren.

Sänkta farledsavgifter för inlandssjöfart

Regler gällande inre vattenvägar (IVV) är ett begrepp som började tillämpas när sjöfarts-näringen visade intresse för regelförenklingar avseende inlandssjöfart. Fartyg anpassade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera områden som definierats som inre vattenvägar. Kraven för dessa IVV-fartyg är inte lika omfattande som för havsgående fartyg, vilket beror på att länder som har inre vattenvägar själva har rätt att sätta dessa regler. I Sverige kan regelförenklingen nyttjas bland annat på Göta älv och Vänern och från Mälaren ut till kusten via Södertälje sluss. Det innebär en stor möjlighet för sjöfarten att skapa nya flöden såsom prämtrafik på våra inre vattenvägar och därmed även möjliggöra att gods på väg flyttas över till sjöfart. Distanslotsning och sänkning av farledsavgifter skulle öka incitamenten att trafikera inre vattenvägar. Sjöfartsverket bör därför utreda effekten av sänkta farledsavgifter för trafik på inre vattenvägar.

Befrielse från farledsavgift för transporter mellan svenska hamnar

För att stimulera till fler transporter till sjöss krävs nytänkande och nya ekonomiska incitament. För fartyg som trafikerar en svensk hamn tas idag en farledsavgift ut. För att ge sjöfarten möjlighet att utvecklas vill Sverigedemokraterna utreda möjligheten att avskaffa farledsavgiften för fartyg som går från en svensk hamn till en annan svensk hamn. Genom att få ner kostnaderna för sjötransporter i svenska vatten tror vi att man kan stimulera fler transporter och ge upphov till nya arbetstillfällen i sjöfartsnäringen.

Lotsverksamhet på inre vattenvägar

De inre vattenvägarna består av sjövägarna till Mälar- och Vänerhamnar. Ökad trafik på dessa utvecklar och förbättrar transporterna i Sverige. Fler godstransporter på vattenväg i stället för landsväg gör transportsystemet både säkrare och bättre för miljön.

Enligt Statskontoret skulle anpassade lotsavgifter för inlandssjöfarten, till exempel en sänkning av avgifter för transporter på Vänern och Mälaren, kunna främja en överflyttning av fler godstransporter från väg till sjö. Detta skulle dock, enligt Statskontoret, kräva att regeringen inkommer med en anmälan om statsstöd till EU-kommissionen. En sådan anpassning av avgifterna skulle sannolikt också kräva ytterligare medel till Sjöfartsverket. Den nuvarande rabatten till inlandssjöfarten finansieras inom ramen för nuvarande lotsavgifter. Ytterligare rabatter skulle sannolikt medföra att lotsavgifterna behöver höjas på övriga sträckor.

För att möta sjöfartsnäringens ökade intresse för inlandssjöfart ska Sjöfartsverket ges i uppgift att skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar.

Lotsavgifter

Lotsen bidrar genom sin kunskap om farleden och erfarenhet av att manövrera många olika typer av fartyg till att säkerheten samt tillgängligheten kan upprätthållas då fartyg trafikerar svenska vatten. Sjöfarten som trafikerar Sverige betalar så kallade lotsavgifter, som i sin tur delvis finansierar Sjöfartsverkets verksamhet. Lotsavgifterna behöver ses över eftersom fartygen är allt bättre tekniskt utrustade och har en bättre manöverförmåga vilket i sin tur medför att behovet av lots minskar.

Översyn av trafikflöden

Infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för 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 eftersom leveransen stöter på fysiska, digitala eller till och med juridiska hinder. För många hamnar är därmed vägar, digital infrastruktur och järnväg av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt. Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden till och från hamnar.

Pråmtrafik

Pråmtrafik är energi- och miljöeffektivt. Med pråmfartyg i city- och regionlogistik kan antalet tunga lastbilstransporter minskas. Genom att antalet tunga transporter minskas optimeras transportflöden och transportsystemet blir mer effektivt och hållbart.

Pråmfartyg är högteknologiska och specialiserade för olika typer av last, såsom containrar, bulk, bränsle och/eller ro-ro-laster. Pråmfartyg är långa och smala och har ett lågt djupgående. De trafikerar enbart leder som är klassade som inre vattenvägar och är anpassade för trafik i trånga miljöer, sjöar och kanaler samt för att gå under låga broar i stadsmiljöer. Självlastande pråmfartyg med egen kran är dessutom inte beroende av en etablerad hamn utan kan anlöpa enklare kajanläggningar och lastplatser.

För att möjliggöra pråmtrafik i större utsträckning än i dag kan blickarna riktas mot Nederländerna och Tyskland, där trafiken med pråm har utvecklats under lång tid. EU:s regelverk för inre vattenvägar ger Sverige möjlighet att sätta våra egna regler eftersom våra vattenvägar inte passerar ett annat land. Redan år 2014 möjliggjordes byggandet och utrustandet av fartyg särskilt för inrikes sjöfart i Sverige. Nu är det hög tid att också vidta åtgärder för att öka trafiken. Regelverket för inre vattenvägar ska därför ses över för att främja pråmtrafik på skyddade vatten.

Kollektivtrafik på vatten

Det finns en stor potential att utveckla kollektivtrafiken till sjöss. Många permanentboende bor i skärgården, och samtidigt har turister och fritidsboende sina behov och önskemål i fråga om båttrafiken. Det är viktigt att hitta en balans som ger så många som möjligt en välfungerande kollektivtrafik, inte minst med tanke på trängseln i städerna. För att öka kollektivtrafik på vatten bör staten möjliggöra och tillhandahålla förutsättningar för att öka volymen, vidare behövs även en översyn för att ge fastighetsägare möjlighet att bygga hållplatser vid sina fastigheter.

Utveckla parkeringsarkar

Att bo i södra skärgården är trivsamt men också utmanande för dem som inte arbetar eller turistar på öarna. Ett stort problem för de boende på öarna är tillgången till parkerings-platser på fastlandet. Fler parkeringsplatser bör anläggas för att underlätta för öbor, sommargäster, hantverkare och besökare. Det finns begränsat med markutrymme för att bygga fler parkeringsplatser nära skärgårdsbåtarnas anlöp. Även möjligheten att anlägga flytande parkeringsplatser där det är lämpligt bör övervägas.

Säkerhet kring sjöfarten

Fjärrlotsnavigering

En lots har särskilt god kännedom om de farvatten där lotsen är verksam, från grund och sandbankar till havsströmmar och avdrift. Med sin erfarenhet hjälper lotsen kaptenen att styra sitt fartyg till en hamn eller förbi trånga passager. Försöken med navigationsstöd från land har gett stöd och underlag för en fortsatt utveckling av distanslotsning. Regeringen bör verka för att resultaten omsätts i ett tydligt regelverk och tydliga arbetssätt för de fartyg och farleder där lösningen kan användas säkert. Samt att ansvarsfördelning, kommunikationen och teknisk tillförlitlighet behöver vara tydligt klarlagda.

Kris och beredskap

Sjöfartsverket är en av flera beredskapsmyndigheter i Sverige. Att vara beredskaps-myndighet innebär att Sjöfartsverket ska ha en god förmåga att hantera kriser och bedriva myndighetens uppgifter även vid höjd beredskap. I rollen som beredskapsmyndighet ska Sjöfartsverket utveckla en god förmåga att hantera fredstida kriser och ytterst ett läge av krig. Därför är det extra angeläget att genomlysa Sjöfartsverkets arbete med att säkerställa transporter i allvarlig kris och krig

Ann-Christine Frohm (SD)

Eric Palmqvist (SD) *Patrik Jönsson (SD)*

Liselotte Forsberg (SD)