

## Motion till riksdagen 2021/22:3758

av **Maria Stockhaus m.fl. (M)**

# En hållbar och konkurrenskraftig sjöfart för jobb och tillväxt

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förhandsbesked för sjöfartsstöd och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklade myndighetskontakter för svensk sjöfartsnäring och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en väl fungerande infrastruktur till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att kunna tillgodose miljövänligt bränsle i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om miljödifferentierade farledsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn som säkerställer att sjötrafikens olika särregler, avgifter och skatter inte sammantaget försämrar svensk sjöfarts konkurrensvillkor och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa rekrytering av ny personal till sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägsfärjor och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bättre samordning avseende sjö- och flygräddning mellan stat, ideell organisation, region och kommun och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krav på landström när båtar ligger i svenska hamnar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt skärpa straffet för grova stölder genom att höja minimistraffet till fängelse i ett år och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för exempelvis IMO och EU arbeta för att göra sjöfarten mer klimatvänlig och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell etableringsstrategi för pråmtrafiken på de inre vattenvägarna och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för pråmtrafiken i syfte att få pråmar att definieras som fartyg för att stärka säkerheten till sjöss och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet att förnya den svenska flottan av isbrytare och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera tonnageskatten och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Sjöfarten är viktig för svenskt näringsliv och klimatomställningen. Båtar har förmåga att frakta stora kvantiteter varor såväl som riktigt stora föremål som exempelvis lyftkranar, maskiner och som i fallet Nya Slussen en bro från Kina. Trängseln på våra vatten är väsentligt mycket mindre än på vägar och spår. Sjöfarten är viktig och kommer sannolikt att bli viktigare i vår allt mer globaliserade värld. Sveriges drygt 50 hamnar är tillsammans med inre vattenvägar en ännu delvis outnyttjad resurs som ger goda möjligheter att avlasta vägnätet och minska de fossila utsläppen.

Regeringen har, precis som i fallet med väg och flyg, av snäva och begränsande miljöskäl systematiskt prioriterat bort sjöfarten till förmån för spårbunden trafik. Moderaterna tror dock på forskning och innovation. Utvecklingen av motorer som drivs på fossilfritt bränsle går just nu mycket snabbt. Detta gäller också sjöfarten. De svenska hamnarna måste därför rustas för en ny, modern, grön, hållbar och tillgänglig sjöfart. En sjöfartspolitik som långsiktigt bidrar till jobb och tillväxt och tar klimathotet på största allvar.

## Inför förhandsbesked för sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. De senaste tio åren har sjöfartsstödet legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Enligt Myndigheten för trafikanalys är detta stöd för rederier en förutsättning för de fartyg som i dag finns i det svenska fartygsregistret. En försvarande omständighet är att rederier inte på förhand kan få besked om huruvida de är berättigade. Långsiktighet är en viktig och bärande del för sjöfartsnäringen. Därför bör stödet utformas på ett sådant sätt att besked ges för en rimligt lång tidsperiod. Besked bör ges i förväg, vilket innebär att företagen får rimliga förutsättningar att planera sin långsiktiga verksamhet. Moderaterna vill att regeringen utreder en modell som ger förhandsbesked angående sjöfartsstöd.

## Inför principen en väg in avseende myndighetskontakter

När taxor för den statliga tillsynen och godkännandet utformas är det viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren. Den administrativa bördan för aktörer verksamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen. Många i branschen ger uttryck för att myndighetskontakter är komplicerade. Därför bör en så kallad one-stop shop för myndighetskontakter, där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden, övervägas. Detta för att i så hög utsträckning som möjligt minska den byråkratiska bördan för sjöfartsbranschen. Moderaterna anser att regeringen skyndsamt bör tillsätta en utredning för att förenkla de administrativa rutinerna.

## Säkerställ en väl fungerande infrastruktur till och från hamnarna

Tillgängligheten till och från svenska hamnar är viktig för svensk sjöfart. I en transportkedja till sjöss ansvarar staten för vägar och farleder till sjöss. Hamnar och anslutning till och från dessa är ett kommunalt ansvar. När flera politiska nivåer ska samverka i en gemensam ambition att stärka svensk sjöfart behövs tydliga avtal och väl utbyggda samarbetsformer. Här finns det fortsatt mycket mer att göra för att säkerställa infrastrukturen till och från svenska hamnar. Regeringen bör därför se över samarbetsrutiner mellan staten och de kommuner som ansvarar för infrastrukturen till och från svenska hamnar.

## Säkerställ tillgången till miljövänligt bränsle i svenska hamnar

Svensk sjöfart spelar en viktig roll för att nå mer hållbara transporter. För att sjöfarten ska kunna ställa om måste staten bidra till att bygga upp en fungerande infrastruktur av fossilfritt bränsle i anslutning till de svenska hamnarna. Detta kan handla om allt från storskalig biodrivmedelstillverkning, LNG och metanol till en utbyggd elinfrastruktur. Staten ska inte peka ut ett specifikt drivmedel utan i stället skapa incitament för att en växande fungerande marknad av fossilfria drivmedel i anslutning till de svenska hamnarna. Detta förutsätter en långsiktig plan där företag och stat samverkar. Det behövs därför en översyn av möjligheterna för att kunna tillgodose tillgången till miljövänligt bränsle i de svenska hamnarna. Regeringen bör skyndsamt tillsätta en utredning som formulerar tydliga mål i arbetet att skapa en svensk sjöfart som långsiktigt drivs på fossilfria drivmedel.

## Miljödifferenziera farledsavgifterna

Det ska vara lätt och lönsamt att göra rätt för företag och rederier i omställningen från fossilt till fossilfritt drivna motorer. I dag kan Sjöfartsverket ge miljörabatt. Detta system bör dock utvecklas så att farledsavgifterna långsiktigt och förutsägbart gynnar fossilfritt drivna fartyg. På Moderaternas initiativ ställde riksdagen sig bakom ett tillkännagivande kring detta i april 2020. I skrivelse 75 konstaterar regeringen att man nu, efter ett år, påbörjat arbetet. Moderaterna anser det som viktigt att frågan inte dras i politisk långbänk. Regeringen bör skyndsamt ge Sjöfartsverket i uppdrag att ta fram en sådan modell.

## Säkerställ tillgång till personal för svensk sjöfart

Svensk sjöfart vittnar om svårigheter att rekrytera personal till svenska båtar. Yrken till sjöss lockar allt färre unga människor, och internationella rederier anställer personal från fattiga delar av världen med mycket låga löner. Svenska rederier varken kan eller ska konkurrera med låga löner och sämre anställningsvillkor. Den svenska modellen är att konkurrera med kompetens och hög utbildningsnivå. Här finns det fortsatt mycket att göra för att göra svensk sjöfart ska bli en attraktiv arbetsgivare. Regeringen bör göra en översyn och i dialog med svenska rederier och hamnar se över olika utbildningsalternativ i syfte att säkerställa sjöfartens långsiktiga personalbehov.

## Säkerställ svensk sjöfarts konkurrenskraft

En stärkt konkurrenskraft bidrar till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Sjöfartsverket är en central aktör i detta sammanhang. Det är i det sammanhanget mycket viktigt att sjötrafikens olika avgifter och skatter, som farledsavgifter, lotsavgifter och stämpelavgift, inte sammantaget innebär konkurrensnackdelar för svensk sjöfart. I april 2020 ställde sig riksdagen bakom ett av Moderaterna initierat tillkännagivande om att se över skatter och avgifter. I skrivelse 75 konstaterar regeringen att man ett år senare precis initierat arbetet. Frågan är dock central, och regeringen bör nu intensifiera arbetet med att göra en översyn avseende skatter och avgifter med en sammantagen bedömning av svensk sjöfarts konkurrenskraft i en internationell kontext.

## Säkerställ fortsatt tillgång till svenska järnvägsfärjor

Antalet transporterade vagnar på tåg färjorna har de senaste decennierna sjunkit kraftigt, från 200 000 per år i början på 1990-talet till i dag knappt 20 000. I dagsläget är Stena Line det enda rederiet som driver tåg färjetrafiken mellan Sverige och Tyskland. Det finns marknadsmässiga orsaker till denna förändring med bland annat tillkomsten av Öresundsbron. Riskerna är dock att den svenska järnvägsfärjetrafiken inom en relativt snar framtid helt kommer att upphöra. Detta gör Sverige sårbart. Det räcker med en större olycka eller en attack mot Öresundsbron för att den svenska godstågstrafiken helt ska vara avskuren från övriga Europa. Detta är oroande utifrån perspektiven näringspolitik och totalförsvaret. Regeringen bör därför se över hur svensk godstrafik kan säkerställas även i ett scenario där godstrafiken över Öresundsbron tillfälligt stoppats.

## Förbättra samordning mellan stat och ideella organisationer, region och kommun avseende flyg- sjöräddningen

Att rädda liv till sjöss är viktigt. I Sverige regleras sjöräddningsansvar i lagen om skydd mot olyckor och förordningen om skydd mot olyckor och definieras som ”efterforskning och räddning av människor som är eller kan befaras vara i sjönöd och för sjuktransporter från fartyg”. Enligt denna förordning ansvarar Sjöfartsverket för sjöräddningen. Sjöfartsverket är huvudman för Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC), en sedan 2010 integrerad samordningscentral på Kåringberget i Göteborg.

Det praktiska arbetet att rädda liv delas dock mellan stat, region, kommun och ideell i form av Svenska sjöräddningssällskapet, kommunala räddningstjänster, kustbevak-

ningen och den ideella föreningen Sjöräddningssällskapet. Det är av stor vikt att dessa förmår att samverka på ett optimalt sätt, och regeringen bör göra en översyn av möjligheter till ytterligare förbättringar.

## Säkerställ tillgång till landström i svenska hamnar

Koldioxidfri el medför stora möjligheter för Sverige att bidra till klimatmålen uppfyllelse, men också för att skapa nya jobb och exportmöjligheter. Industrin och transportsektorn bör i största möjliga mån dra nytta av svensk hållbar ren el. Samtidigt ställer ökad efterfrågan på el också krav på en utbyggd och driftsäker infrastruktur. Båtar som ligger i hamn med påslagna fossildrivna motorer är dyrt, omodernt och till skada för klimatet. Det finns ingen rimlig anledning att inte alla fartyg som lägger till i svenska hamnar ska drivas av landström. Regeringen bör skyndsamt tydliggöra regelverket kring detta, att båtar som ligger i hamn med påslagna motorer inte ska släppa ut fossila avgaser och därmed initialt säkerställa tillgången på landström i alla svenska hamnar.

## Förbättrad säkerhet i syfte att stävja stölder av motorer

Stölder av motorer är ett växande och allvarligt problem. Detta gäller inte minst de som nattetid stjälar båtmotorer som säljs utomlands. För att komma tillrätta med denna brottslighet behöver straffet för grov stöld skärpas.

## Stärk arbetet inom exempelvis IMO och EU för att göra sjöfarten mer klimatvänlig

IMO är en mellanstatlig rådgivande sjöfartsorganisation som sorterar under FN. Moderaterna anser att det är av största vikt att även sjöfarten arbetar med att fasa ut fossila bränslen men att detta sker på ett rättvist sätt där länder gemensamt arbetar med att göra sjöfarten fossilfri. Därför bör regeringen säkerställa att arbetet inom ramen för exempelvis IMO och EU prioriteras som en del i arbetet att göra omställningen rättvis och effektiv. Om svensk sjöfart och svenska hamnar tvingas till hårdare regler avseende miljöhänsyn riskeras svenska jobb och svensk konkurrenskraft utan att det gör någon positiv skillnad för klimatarbetet globalt.

## Gör pråmar definitionsmässigt till fartyg för att stärka säkerheten till sjöss

Transportstyrelsen arbetar i enlighet med lag 1980:424 med att registrera det som i dag definieras som fartyg. Detta för att kunna certifiera och besikta fartyg som en del av trygghets- och säkerhetsarbetet. SHK har rekommenderat Transportstyrelsen att börja med tillsyn av pråmar. Regeringen bör därför skyndsamt tillsätta en utredning som moderniserar lagen så att även pråmar definieras som fartyg.

## Förnya flottan av svenska isbrytare

Just nu sker stora och viktiga investeringar i industrin i norra Sverige. Dessa investeringar lägger grund för tusentals nya jobb. De nya investeringarna ökar behovet av transporter av både gods och människor. Järnvägen längs Norrlandskusten behöver förstärkas för att säkerställa godsflöden och arbetspendling. Detta som en del av Moderaternas långsiktiga vision att kunna köra tåg i 250 kilometer i timmen genom hela Sverige. För att klara godstransporterna från norr måste även sjöfarten fungera. Det förutsätter att utvecklingen av Luleå hamn blir klar samt att isbrytningen fungerar. Moderaterna vill, som en del av ambitionen att hela Sverige ska leva, stärka godstrafiken till sjöss genom förstärkningar av hamnar och förnya den ålderstigna flottan av svenska isbrytare. Sverige och Finland genomför för närvarande ett designprojekt för isbrytare som är klart i sommar. Finland avser sedan enligt uppgift att beställa 2–3 isbrytare. För att få ned kostnader bör de förestående upphandlingarna av nya isbrytare ske i nära samarbete med Finland.

## Låt inte skatter och avgift sänka svensk sjöfart

Det är viktigt att svensk sjöfart inte sänks av skatter på bland annat lots och stämpling. Regeringen bör se över det generella skattetrycket för sjöfarten i syfte att detta inte ska påverka svensk sjöfarts möjlighet att utvecklas på en internationell och konkurrensutsatt marknad negativt.

## Utvärdera tonnageskatten

Tonnageskatten är i grunden en rimlig och rättvist utformad skatt. Många andra länder utvärderar dock denna regelbundet för att säkerställa att den uppnår sitt syfte. Regeringen har ännu underlåtit att göra detta. Moderaterna vill därför att regeringen initierar en utvärdering av nuvarande tonnageskatt.

*Maria Stockhaus (M)*

*Sten Bergheden (M)*

*Åsa Coenraads (M)*

*Anders Hansson (M)*

*Helena Storckenfeldt (M)*

*Marléne Lund Kopparklint (M)*