

Motion till riksdagen 2021/22:2596

av **Jessica Thunander m.fl. (V)**

Hållbar sjöfart

Innehållsförteckning

1 Förslag till riksdagsbeslut.....	2
2 Inledning.....	3
3 Finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet	4
4 Förnybara drivmedel inom sjöfarten	5
5 Utred styrmedel för grön teknik	6
6 Stärk inlands- och kustsjöfarten	6
7 Följ upp sjöfartens påverkan på miljön	7
8 Skydda känsliga havsekosystem från sjöfartens negativa påverkan	7
8.1 Utred reglering av sjöfart i kustområden med höga naturvärden	7
8.2 Freda känsliga områden från kommersiell fartygstrafik.....	8
9 Inför krav på kväverening i Östersjön	8
10 Förbjud utsläpp av tvättvatten från skrubbrar till havet	9
11 Farledsavgifterna bör styra mot transport-, miljö- och klimatpolitiska mål.....	9
12 Kompetensförsörjning i svensk sjöfart.....	10
13 Inför obligatoriskt förarbevis för snabbgående båtar	10
14 Tillgänglighet, rimliga priser och lägsta möjliga klimat- och miljöpåverkan bör prioriteras i Gotlandstrafiken.....	11

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att IMO fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningens betänkande Människan och havet och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att Sverige verkar för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg så att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att Sverige verkar för ett förbud mot s.k. open loop-skrubbrar och utreda om ett nationellt förbud mot dem är genomförbart och tillkännager detta för regeringen.
9. 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 inlandssjöfart, och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på införande av förarbevis med 18 års åldersgräns för att köra snabbgående fritidsbåtar med hastighetskapacitet från 15 knop och uppåt och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på höjning av åldersgränsen för förarbevis för vattenskoter till 18 år och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, gärna via Färjerederiet, ta fram ett förslag för helförstatligande av Gotlandstrafiken när den nuvarande avtalsperioden löper ut och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk gällande kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av

fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge Region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2 Inledning

Sjöfarten är ett energieffektivt transportslag. Att genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Samtidigt måste sjöfartens klimatomställning ta fart och miljöpåverkan minimeras. I motionen föreslås åtgärder för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan samt stimulera en ökad andel godstransporter med sjöfart.

Sjöfarten transporterar den stora merparten av allt gods som importeras och exporteras i Sverige. Vår handel och industri 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 trafik-säkerheten 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 där näringen står för en stor del av transportererna. På vissa sträckor är även passagerartransporter mycket viktiga. Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg är därför en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem.

Regleringar inom sjöfarten sker till största delen i internationella forum. Framst är det FN-organet International Maritime Organization (IMO) som hanterar de internationella konventionerna. Det är viktigt att Sverige är pådrivande för en hållbar sjöfart, gällande såväl klimat och miljö som arbetsförhållanden.

Sjöfart är av naturen en global verksamhet som mest styrs av internationella regler. Sverige bör verka för att dessa internationella regler utvecklas och innebär en renare och sjystare sjöfart, t.ex. genom att driva på för internationella konventioner i den riktningen. Även om Sverige har hårdare regler underlättar sådana konventioner genom att vi kan ställa krav även på utflaggade fartyg och internationella fartyg som anlöper svenska hamnar. Det visar framför allt på solidaritet och ansvarstagande även för övrig sjöfart.

Sverige har anslutit sig till ILO:s sjöarbetskonvention, vilket är positivt. Den tydliggör regler om arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter ombord på fartyg. Sverige har ett ansvar för att detta verkligen följs. Vänsterpartiet vill tillse att det i statliga upphandlingar och exportsatsningar ställs krav på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet. Vi vill se en ekologiskt hållbar handelsflotta med stor andel svenskflaggade handelsfartyg där goda arbetsvillkor råder och där det dessutom ges större utrymme att öka volymen på inrikes sjöfart.

En välfungerande sjöfart till och från svenska hamnar är en avgörande förutsättning för svensk industris möjligheter att frakta sina råvaror till produktionsanläggningar och sina varor hållbart till världsmarknaden. Det finns även starka skäl att ha en stark inhemsk sjöfartsnäring för att kunna utforma de transporter som landets industri efterfrågar. Det

säkrar den inhemska tillgången på sjöfartskompetens inklusive en stark miljö- och säkerhetsmedvetenhet och skapar sysselsättning inom sjöfartsnäringen och inom industrin i övrigt. Svenska vatten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade fartyg (dvs. fartyg som är registrerade i länder med låga kostnader och begränsad kontroll av säkerhet) som bedriver otillbörlig konkurrens mot svensk sjöfart. Detta resulterar ofta i undermåligt tonnage, hög olycksfallsstatistik och lågkostnadsbesättningar med dåliga anställningsförhållanden.

Svensk sjöfart definieras av Trafikanalys som den del av världssjöfarten som kontrolleras av svenska intressen från svenskt territorium. Den består dels av den svenskregistrerade handelsflottan, dels av flottan som, trots att den är registrerad i ett annat land, ägs eller kontrolleras av svenska rederier. Antalet svenskregistrerade fartyg har långsamt börja öka, sannolikt med anledning av den tonnageskatt som införts och den höga efterfrågan på sjöfart, men detta är inte en säker trend och vi måste se till att ökningen av inflaggning fortsätter och att vi får en stabil svenskflaggad fartygsflotta.

Ett omfattande utredningsarbete har tidigare genomförts i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Den förra S-MP-regeringen antog 2015 En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö. Strategin är ett inriktningsdokument med följande vision för fortsatt arbete: Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Vänsterpartiet delar visionen i strategin och välkomnar att regeringen gett Havs- och vattenmyndigheten uppdraget att göra en uppföljning av strategin och utveckla indikatorerna för åtgärderna i den. Även den nationella godstransportstrategin som antogs 2018 aviserar en tydlig ambition att flytta över mer gods till sjöfart som en lösning både för transportsystemets kapacitetsproblem och för klimatomställningen. Regeringen har även utsett en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart för att strukturera upp och tillskynda arbetet med överflyttningen. Även detta välkomnas av Vänsterpartiet.

I denna motion lyfter vi några viktiga frågor angående sjöfarten, dess utveckling och miljö- och klimatomställning samt föreslår ytterligare åtgärder.

3 Finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet

För en utveckling av svensk sjöfart behövs sjöinfrastruktur och stödfunktioner som Sjöfartsverket upprätthåller och utvecklar. Sjöfartsverket finansieras inte som Trafikverket via anslag utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikering etc. Därutöver är Sjöfartsverket av staten ålagt vissa avkastningskrav. Verkets ekonomi har under en lång tid varit ansträngd, vilket har lett till regelbundna höjningar av farledsavgifter. Finansieringsmodellen leder därmed till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen, försvårar styrning mot våra transport- och miljöpolitiska mål och leder till att man inte tar ansvar för farleder i hela Sverige. Riksdagen har ställt sig bakom ett tillkännagivande för regeringen om att Sjöfartsverkets långsiktiga finansiering behöver utredas och möjligheten till utökad anslagsfinansiering ses över. Regeringen har dock varken återkommit till riksdagen med någon utredning eller med något förslag. Vänsterpartiet ser allvarligt på detta och uppmanar regeringen att skyndsamt återkomma till riksdagen om hur Sjöfartsverkets långsiktiga finansiering bör säkerställas så att den styr mot de transportpolitiska och klimatpolitiska målen.

4 Förnybara drivmedel inom sjöfarten

Regeringen har tydliggjort att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärds-länder. För att uppnå en sådan målsättning måste tydliga mål 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 LNG (flytande naturgas) och i viss mån el- eller hybriddrift med batterier eller bränsle-celler. Fler och fler rederier i Sverige planerar nu att gå över till mer miljövänliga drivmedel. Till exempel invigde Stena Line i mars 2015 världens första metanoldrivna fartyg, och For Sea som trafikerar den korta rutten mellan Helsingborg och Helsingör har varit en föregångare inom elektrifiering. Wallenius Maritime håller på att utveckla ett modernt segelfartyg för transoceaniska biltransporter. Rederi AB Gotland har två fartyg med LNG-drift. Rederiet planerar att övergå till biogasdrift när infrastruktur och avtal med biogasproducenter finns på plats, vilket Vänsterpartiet välkomnar. För Vänsterpartiet är LNG inte en lösning för en grön sjöfart, men vi anser att den i ett övergångs-skede under kort tid kan vara betydelsefull i omställningen. LNG minskar utsläppen av växthusgaser med 15 procent och kväveoxidutsläppen med ca 90 procent, och dessutom är svavelutsläppen mycket ringa. Så snart som möjligt bör LBG (flytande biogas) och andra hållbara alternativ som vätgas och eldrift ersätta de fossila drivmedlen. Flytande biogas är i praktiken samma bränsle som flytande naturgas, men med den viktiga skillnaden att biogas är av förnybart ursprung medan naturgas är fossil. Flera svenska rederier arbetar för att utveckla miljövänlig och fossilfri drift, vilket är glädjande. Det statliga Färjerederiet har tagit fram en plan för att ställa om alla sina fartyg till senast 2045 (Vision 45). Vänsterpartiet välkomnar planen men anser att omställningen måste vara färdigställd tidigare än 2045.

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 kustsjöfartsnäringsar. 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. Regeringen skulle kunna göra mer för att främja och stötta arbetet för en genomgripande omställning.

I Energimyndighetens strategiska plan för omställning till en fossilfri transportsektor (2017) konstaterar man att drivmedel som används till sjöfart inte beskattas. Man anser att nationell beskattning vore möjlig men att det kan leda till snedvridning i konkurrens-förutsättningarna. Sverige bör därför verka för att ekonomiska styrmedel införs interna-tionellt. För att främja användningen av förnybara drivmedel inom nationell sjöfart anser myndigheten att det behöver utredas vilka ytterligare styrmedel som kan införas. Vänsterpartiet stöder ett sådant initiativ och anser att detta omgående bör utredas.

Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Utred styrmedel för grön teknik

Så länge oljepriset är förhållandevis lågt utgör det ett hinder för en genomgripande övergång till alternativa bränslen och grön teknik i fartygen. Det saknas stimulans för investeringar i teknik som minskar fartygens utsläpp av växthusgaser. Det skulle t.ex. kunna åtgärdas genom att man skapar en koldioxidfond för bidrag till investeringar, som helt eller delvis finansieras av sjöfartsnäringen själv. Ekobonusen som lanserades som styrmedel av S-MP-regeringen hösten 2018 är begränsad i omfattning och mer inriktad på överflyttning än på klimatomställning av fartygen. Vänsterpartiet vill låta utreda investeringsstöd där statlig medfinansiering för ny teknik kan utgöra en del.

Regeringen bör utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Stärk inlands- och kustsjöfarten

Kustsjöfarten har under mycket lång tid 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. Den inrikes sjöfarten är dock enligt Sjöfartsverket kraftigt underutnyttjad i förhållande till tillgänglig kapacitet i farleder, slussar och hamnar. Inrikes transporteras godset huvudsakligen med lastbilar med några undantag, 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, och det har visat sig svårt att implementera nya transportlösningar med inlandssjöfart, trots att intresse i branschen finns.

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. 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.

Enligt 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. Även lanseringen av bärighetsklass 4 (BK4) som tillåter högre bruttovikter på vissa vägsträckor i delar av landet kan i vissa fall vara kontraproduktiv för klimatomställningen då den gynnar vägtransporter i stället för överflyttning.

EU-regelverket för inlandssjöfarten har fortfarande implementerats endast delvis i Sverige då bara de tekniska kraven har förts in i det svenska regelverket medan bemanningskraven inte är harmoniserade med EU-regelverket. Detta utgör ett hinder för implementering av nya lösningar med inlandssjöfart.

Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och kustsjöfart har tagit fram en handlingsplan som innehåller åtgärder som olika statliga myndigheter kan vidta för att främja inrikes sjöfart och närsjöfart. Vi välkomnar ökad myndighetssamverkan som handlingsplanen föreslår och ser fram emot att flera av förslagen implementeras. Samordnarens uppdrag pågår till 2024. Vänsterpartiet anser att det är ett viktigt arbete som kan hjälpa till att utveckla styrmedel som gynnar hållbara inrikes sjötransporter.

Vänsterpartiet var med och införde ekobonussystemet. Det är bra att det har förlängts. 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 utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7 Följ upp sjöfartens påverkan på miljön

I dag är det flera nationella myndigheter som har olika ansvarsområden kopplat till sjöfartsfrågor. Däremot saknas en myndighet som följer upp och utvärderar effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem.

Varken i Trafikanalys årliga uppföljning eller i Havs- och vattenmyndighetens uppföljningar finns mer än ett par kriterier för uppföljning. Även som det är nu, då vi har begränsade kunskaper om sjöfartens samlade påverkan, kan vi konstatera att den är omfattande. För att kunna göra relevanta uppföljningar och utvärderingar av effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem krävs kunskap och erfarenhet av utvärdering. Trafikanalys är en utvärderingsmyndighet vars huvuduppgift är att utvärdera, analysera och redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. I sitt betänkande Människan och havet föreslår därför Miljömålsberedningen att Trafikanalys får till uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfarten på havsmiljön och dess ekosystem.

Regeringen bör ge Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Skydda känsliga havsekosystem från sjöfartens negativa påverkan

Våra kustekosystem är särskilt känsliga och samtidigt extra hårt belastade av mänsklig aktivitet. Flera hårt trafikerade fartygsrutter i Sveriges närområde passerar nära eller till och med genom skyddade områden som Natura 2000-områden och marina naturreservat, och det är få havsområden som är helt fria från fartygstrafik.

8.1 Utred reglering av sjöfart i kustområden med höga naturvärden

Sjöfartens effekter på marina djur och växter är omfattande men varierar i tid och rum och är kopplade till var och när utsläpp förekommer. Därför är det viktigt att dagens intensivt trafikerade fartygsrutter samt eventuella nytillkomna rutter och farleder inte dras igenom de mest värdefulla havsområdena.

Många av de hotade arterna i Östersjön eller i Västerhavet är inte jämnt fördelade; t.ex. övervintrar sjöfåglar i Östersjön inom fem procent av ytan och den hotade tumlaren

fortplantar sig enbart i vissa begränsade områden, så att dra rutter förbi dessa områden borde vara möjligt.

Regeringen bör tillse att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.2 Freda känsliga områden från kommersiell fartygstrafik

I sitt betänkande Människan och havet föreslår Miljömålsberedningen att vissa känsliga områden i Östersjön helt fredas från kommersiell fartygstrafik. Havs- och vattenmyndigheten har i förslag till havsplaner som lämnades till regeringen i december 2019, pekat ut några utbredningsområden för sjöfart där sjöfarten och miljöintressen krockar. De platserna är Salvorev (mellan Gotska sandön och Fårö) samt området mellan Norra Midsjöbanken och Hoburgs bank, sydöst om Gotland.

Regeringen bör verka för att International Maritime Organization (IMO) fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningens betänkande Människan och havet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

9 Inför krav på kväverening i Östersjön

Sjöfartens utsläpp av både svavel- och kväveoxider är betydande. Sjöfartens utsläpp orsakar hälsoproblem med tusentals förlorade levnadsår per år enbart i Nordeuropa. Östersjön är av IMO klassad som ett särskilt känsligt havsområde, och Vänsterpartiet anser att det finns starka skäl att stärka miljökraven på fartyg som trafikerar området. Det finns anledning att inom konventionerna utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden (particularly sensitive sea area, för kväveoxider NECA, NO_x emission control area). I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. Hittills svaga miljökrav för sjöfarten har gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara. 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 p.g.a. 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 från äldre fartyg. EU har beräknat att de stora fartygen är på väg att bli den största utsläppskällan i fråga om svaveloxid (försurning och hälsoproblem) och kväveoxider (övergödning och hälsoproblem) i EU. Den 1 januari 2015 skärptes kraven på svavelhalten i marina bränslen i Östersjön och Nordsjön (SECA), men dagens åtgärder för att minska kväveutsläppen är otillräckliga. Krav på kväverening för nybyggda fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön infördes i januari 2021. Problemet är att fartyg har lång livslängd, och då krävs kraftfulla åtgärder som minskar äldre fartygs utsläpp. Det är viktigt att ansträngningarna för högre miljökrav påskyndas med tydliga krav då 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 inga tekniska hinder för kväverening av fartyg.

Regeringen bör agera för att Sverige verkar för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg så att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10 Förbud utsläpp av tvättvatten från skrubbrar till havet

När svaveldirektivet implementerades tilläts en lösning med s.k. open loop-skrubbrar på fartyg som använder svavelhaltigt bränsle i SECA-området. Detta innebär att svavlet som tvättas bort från skrubberanläggningens avgaser släpps ut i havet i stället för i luften, vilket var fallet innan svaveldirektivets implementering. Lösningen bedömdes vara mer ekonomisk för rederierna och baserades på antagandet att svavlet skulle spädas ut i havsvattnet och därmed inte skada den marina miljön. Nya forskningsrön från bl.a. IVL Svenska Miljöinstitutet har dock visat att svavelutsläpp till vatten utgör allvarliga konsekvenser för djurplankton, vilket i sin tur påverkar hela det marina ekosystemet. De skadliga effekterna uppstår redan vid låga halter av skrubbevatten. Även höga halter av tungmetaller och PAH:er har påvisats i skrubbevatten. Skrubbevattnets skadliga effekter förstärks av att det släpps ut i ytvatten, vilket är den främsta livsmiljön för djur- och växtplankton, många fiskarter och ryggradslösa djur som musslor, sjöstjärnor och kräftdjur, och av att farlederna går längs de artrika kustområdena.

Med facit i hand var det en fatal missbedömning att tillåta open loop-skrubbrar för svavelrening. Beslutet fattades med bristfälligt faktaunderlag och med ekonomiska motiv. Vänsterpartiet anser att man i första hand bör främja sjöfartens klimatomställning och fasa ut de fossila bränslena, framför allt den smutsiga bunkeroljan. I andra hand bör man gå över till svavelfria bränslen som gör att skrubbrar inte behövs i sjöfarten. Eftersom användning av bunkerolja tyvärr kommer att vara en verklighet en tid framöver behöver användning av open loop-skrubbrar skyndsamt förbjudas och ersättas med closed loop-anläggningar som samlar in skrubbevattnet som sedan lämnas in i hamn för lämplig rening och behandling.

Regeringen bör agera för att Sverige verkar för ett förbud mot open loop-skrubbrar och utreda om ett nationellt förbud mot dem är genomförbart. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11 Farledsavgifterna bör styra mot transport-, miljö- och klimatpolitiska mål

Nuvarande farledsavgifter utgör en konkurrensnackdel för handelssjöfarten. Farledsavgifterna används för att täcka infrastrukturkostnader för fiskerinäringen och skärgårds- och fritidsbåttrafiken samt kostnader för åtaganden hos Sjöfartsverket. Detta innebär att sjöfarten får en stor kostnadsbörda jämfört med andra trafikslag. För att täcka upp för

Sjöfartsverkets bristande finansiering har farledsavgifterna höjts flera gånger under de senare åren.

Sjöfartsverket har gjort en omläggning av avgifterna som har fått mycket kritik från sjöfartsbranschen. Kostnaderna har ökat ytterligare och miljödifferenteringen och incitamenten för omställning till miljövänligare fartyg har minskat. Det finns tydliga skäl för regeringen att göra en översyn av de avgifter som staten, genom myndigheterna, tar ut från sjöfarten.

Vänsterpartiet anser att en permanent lösning som inte missgynnar sjöfarten jämfört med andra trafikslag och samtidigt ökar miljödifferenteringen av avgiften måste tas fram för finansiering av farleder. Vi ser stora skäl till att ytterligare stimulera de rederier som ligger före i miljöåtgärder genom utvidgad miljödifferentering av farledsavgifter. Dessa rederier gynnas inte i dagens system. Farledsavgifterna bör utformas på ett sätt som styr mot de trafikpolitiska och miljö- och klimatpolitiska målen. Enligt riksdagens tillkännagivande till regeringen bör regeringen se över den s.k. miljödifferenteringen av farledsavgifter för att säkra att avgifterna uppmuntrar till klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag. Vi förutsätter att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen om detta.

12 Kompetensförsörjning i svensk sjöfart

Bristen på utbildad personal är ett problem för svensk sjöfart, inte minst för den inre sjöfarten. Vänsterpartiet vill ha åtgärder som dels lockar studenter till utbildningarna, dels underlättar för studenterna att utbilda sig till olika sjöfartsyrken.

Regeringen bör snarast göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg, speciellt för inlandssjöfart. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

13 Inför obligatoriskt förarbevis för snabbgående båtar

Vänsterpartiet hade länge drivit på för obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar och välkomnar det nya regelverk som håller på att träda i kraft. Vi vill dock gärna se en högre åldersgräns och mer omfattande krav för framförande av vattenskotrar.

En relaterad fråga är förarintyg för andra snabbgående fritidsbåtar. Antalet fritidsbåtar, inte sällan med oerfarna förare, har ökat kraftigt under pandemin. I dagsläget är utbildning frivilligt även för fritidsbåtar med mycket höga hastigheter. Vårdslös körning med snabbgående fritidsbåtar är ett problem som inte bara utgör ett störningsmoment för andra trafikanter på vatten utan även en trafikfara med olycksrisk både för förarna själva, för deras passagerare och för allmänheten. Dessutom kan vårdslös körning skada det marina växt- och djurlivet, särskilt under sjöfåglarnas häckning. Därför bör förarbevis för snabbgående motorbåtar införas på liknande sätt som förarbeviset för vattenskotrar.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på införande av förarbevis med 18 års åldersgräns för att köra snabbgående fritidsbåtar med hastighetskapacitet från 15 knop och uppåt. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på höjning av åldersgränsen för förarbevis för vattenskoter till 18 år. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

14 Tillgänglighet, rimliga priser och lägsta möjliga klimat- och miljöpåverkan bör prioriteras i Gotlandstrafiken

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är det absolut viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter mellan Gotland och det svenska fastlandet. Färjetrafiken är att jämföra med en landsväg och måste därför ges goda och långsiktiga förutsättningar. Vänsterpartiets grundhållning är att staten måste ge förutsättningar för att personer och gods ska kunna transporteras mellan Gotland och fastlandet utan avgörande merkostnad. Det innebär att man för att få en fungerande trafik måste ta hänsyn till hela resan inklusive samarbete med kollektivtrafiken på fastlandet, hållbarheten i hamnar och i driften, snabba resor, konkurrenskraftiga priser, turtäthet och kvalitet. Vi anser att den grundhållningen stärks av Trafikanalys rapport om Gotlandstrafiken (Användning och styrning av anslaget till trafikavtal, rapport 2012:15) där man föreslår att Gotlandstrafiken ska ses som en ersättning för en fast förbindelse och att färjetrafiken i praktiken ska fungera som en ersättning för en broförbindelse.

I dagsläget är det dessvärre inte så. Gotlandstrafiken är upphandlad och väldigt få rederier har möjlighet att lägga anbud på trafiken. Resultatet har blivit höga biljettpriser för att trafikeringen överhuvudtaget ska kunna upprätthållas. Detta drabbar alla gotlänningar, företag och också besöksnäringen. Fraktkostnaderna för gotländska varor är betydligt högre än fraktkostnaderna för varor producerade på fastlandet. Detta gör att gotländska producenter har mindre marginaler och är känsliga för höjda priser i Gotlandstrafiken, alldeles speciellt under en pågående kontraktperiod. Det har visat sig att kraftiga prishöjningar kan göras när som helst och med relativt kort varsel, vilket ställer till problem för Gotland. För de gotländska företagens konkurrenskraft är priser, turtäthet och kort överfartstid viktigast. Region Gotland och Länsstyrelsen i Gotlands län har tidigare krävt konkurrenskraftiga och låga priser i färjetrafiken, ”vägpriser”, jämfört med motsvarande sträckor på landsväg. Vänsterpartiet instämmer i det förslaget.

En ny anbudsperiod för den upphandlade Gotlandstrafiken närmar sig. En utredning som analyserar alternativa upphandlingsformer och principer för nästa avtalsperiod presenterades 15 september 2021 och trafikavtalet för nästa tioårsperiod ska påbörjas 2027. Rapporten är mycket undermålig. Vänsterpartiet, till skillnad mot Trafikverket, anser att långsiktighet, förutsägbarhet, låga priser, bra tidtabeller och snabba, moderna färjor med mer miljöanpassade drivmedel är avgörande komponenter i den framtida trafiken. Inte många rederier har förutsättningar att lägga anbud i en upphandling av trafiken eftersom detta kräver en viss typ av fartyg som tar tid och pengar att utveckla – man måste alltså ha tid och medel att införskaffa anpassade fartyg samt tillräckligt med långsiktighet för att kunna få en avkastning på investeringen. Det är sannolikt bara ett rederi som i dag klarar att lägga ett anbud inom de ramar som ställs upp, och detta rederi har alltså i princip en monopolsituation, detta utifrån redan ägda fartyg och infrastruktur. Vi vet också att trafiken inte kan bedrivas utan statligt stöd, vilket också gör att det vinstdrivande företag som vinner upphandlingen sedan har ett monopol på något som

många människor och en hel region är helt beroende av och som till stor del finansieras med statliga medel samtidigt som varje upphandling innebär en risk för försämringar. Företaget i fråga har också ganska stor marginal för möjliga och plötsliga prishöjningar, vilket inverkar menligt på både förutsägbarhet och långsiktighet.

Trafiken under kommande avtalsperiod måste bygga på att Gotlandstrafiken ska främja öns regionala utveckling. Det sker genom att trafiken har en god tillgänglighet vad avser kapacitet, tidtabell, turlista och pris. Bastrafiken måste året runt bygga på moderna snabbfärjor med lägsta möjliga utsläpp och stärkt tillgänglighet. Gotland måste få lika bra förutsättningar som alla andra regioner i Sverige. Att Gotlandstrafiken fungerar optimalt är viktigt för hela Sverige. Gotland är inte bara ett populärt besöksmål utan också en stor producent av livsmedel för hela landet. Ännu högre priser och sämre tidtabeller skulle försvåra detta väsentligen, vilket skulle drabba även fastlandet.

Tyvärr ger inte Trafikverkets rapport om alternativa modeller för färjetrafik till Gotland mycket hopp för framtiden. Kraftigt höjda priser, längre överfartstider eller användning av andra hamnar på fastlandet eller en kombination av dessa ses som sätt att åstadkomma Gotlandstrafikens finansiering, trots att Gotlandsfärjan är Gotlands landsväg och livsnerv. Allt utan genomgående analyser, både gällande priser, andra hamnar och tidtabeller. Vidare anser Vänsterpartiet att Gotland inte ensamt kan förväntas finansiera Gotlandstrafikens klimat- och miljömställning utan att denna ska finansieras solidariskt precis som omställningen i övriga landet. Trafikverket tänker sig också att man kan använda andra hamnar på fastlandet. Det har inte gjorts någon konsekvensanalys av detta och konsekvenserna skulle kunna bli mycket negativa. Hela det gotländska samhället, inte bara näringslivet utan även kultur- och idrottslivet och hela civilsamhället, påverkas kraftigt av eventuella försämringar och därför bör en noggrann konsekvensanalys med Gotlands regionala utveckling som fokus föregå varje förändring.

Även om förslag om förstatligande är bra så ligger ett sådant alltför långt fram i tiden. Trafikverket landar i att tonnaget ska ägas av staten men driften upphandlas, något som inte bara gör att problemen inte åtgärdas fullt ut utan också att risken för social dumpning och lägre kvalitet ökar. Varnande exempel finns i övrig kollektivtrafik där driften upphandlas. Vänsterpartiet anser att rapportens modell 4, Gotlandstrafiken helt i statlig regi, är den modell som bör fungera bäst. Med denna modell får staten full kontroll över sådant som verksamheten, dess kostnader, prispåbilden, utvecklingen av tonnaget och personalansvaret. Vidare anser vi att Region Gotland bör få full insyn i verksamheten och stor grad av påverkan.

Vänsterpartiet anser att Gotland behöver få trygga och goda villkor för sin trafik och att vissa principer bör slås fast gällande Gotlandstrafiken, principer som gör att Gotland inte vid varje upphandling måste kämpa för att bibehålla hyfsade villkor. Vi anser också att trafiken, precis som den statliga väginfrastrukturen, gör sig bäst i statlig regi och ska ses som en del av den statliga infrastrukturen.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, gärna via Färjerederiet, ta fram ett förslag för helförstatligande av Gotlandstrafiken när den nuvarande avtalsperioden löper ut. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk gällande kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jessica Thunander (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Jens Holm (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Yasmine Posio (V)

Elin Segerlind (V)

Håkan Svenneling (V)