

Motion till riksdagen 2022/23:1015

av **Jimmy Ståhl m.fl. (SD)**

En konkurrenskraftig svensk sjöfart

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sjöfartsverkets roll och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjökort och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inrättande av ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Trafikverkets färjerederi och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler fartyg bör ges möjlighet att omfattas av tonnageskatt och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stämpelskatt och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfartsstöd och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nettomodellen och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en sänkning av farledsavgifterna för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska sjöfartens kostnader för isbrytning och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda sänkta farledsavgifter för inlandssjöfart och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lotsverksamhet på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsavgifterna och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av trafikflöden till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om pråmtrafik och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om slussar och jordskredssäkring och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kollektivtrafik på vatten och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trygg och säker sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkerhetsklassade torrhamnar och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fjärrlotsnavigering och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkobommar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör delta i internationella samarbeten som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om svenska intressen i särskilt otrygga farvatten och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta risken för koldioxidläckage i miljöarbetet och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gemensamma miljöregler inom EU och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om svaveldirektivet och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om NOx-direktivet och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om strategisk forskning inom sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda miljöstyrande farledsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökad k-märkning och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Genom sitt geografiska läge är Sverige mycket beroende av sjöfart och har över 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, såsom exempelvis containrar, ro-ro, styckegods samt passagerare.

Det är viktigt att konkurrensen sker på likvärdiga villkor på den globala marknaden. En snedvriden konkurrens kan uppstå om svenska fartyg tyngs med skatter och avgifter eller andra pålagor som fartyg med annan flagg inte belastas med. Exempel på en tidigare snedvridning är att Sverige under lång tid var det enda sjöfartslandet inom EU som saknade ett system för förenklade skatteregler, så kallad tonnageskatt. Implementeringen av svaveldirektivet i bland annat Östersjön och Nordsjön, det så kallade SECA-området, har fått vissa snedvridande effekter. Fartyg som trafikerar svenska vatten och anlöper en hamn betalar farledsavgift – en avgift som bland annat Sverige och Finland tar ut. Finland har till skillnad från Sverige sänkt sina farledsavgifter för att inte belasta sjöfarten alltför mycket när svaveldirektivet infördes.

Även kommande regelverk gällande utsläpp av kväveoxider, NO_x, i NECA-området kan bli till en konkurrensnackdel för svenska fartyg. Oavsett intentionen med dessa pålagor och hur dessa påverkar Sverige i sin helhet är konkurrensen global. Tyngs den svenska sjöfarten och svensk industri i alltför stor omfattning resulterar detta i koldioxidläckage och utflaggningar.

Den svenska handelsflottan har minskat med över 60 procent sedan 2001. År 2020 fanns det 98 fartyg med svensk flagg som beviljats sjöfartsstöd. Majoriteten av de utlandsflaggade fartygen är registrerade i våra grannländer Danmark och Finland. Svensk sjöfart har dock fått större tillväxtpöjligheter i och med att tonnageskatten har införts. Konkurrensmöjligheterna för svensk sjöfart kan uppenbarligen stärkas genom mer rättvisa ekonomiska förutsättningar.

Sverigedemokraterna värnar om sjöfarten som transportmedel och vill trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningarna och värna arbetstillfällena samt miljön. Vi ser betydelsen av korrekta ekonomiska styrmedel som inte strider mot europeiska konkurrensregler. Långsiktiga konkurrensneutrala villkor ska gälla. Dessa skapar en god samsyn 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 arbetstillfällena.

Det har aldrig tidigare fraktats så mycket gods till och från Sverige sjövägen som det gör idag. Sjöfarten är både direkt och indirekt en stor arbetsgivare. Det sägs att ett jobb till sjöss genererar fyra jobb i land. Med den vetskapen är det viktigt att arbeta för att stärka sjöfartens möjligheter och öka antalet fartyg med svensk flagg.

Statlig styrning

Sjöfartsverkets roll

Sjöfartsverket är ett affärsverk som delvis finansieras av farledsavgifter som erläggs när ett fartyg anlöper en hamn. För att minska fraktkostnaderna blir fartygen större, och större fartyg ger färre anlöp. Sjöfartsverket tvingas därmed höja farledsavgifterna för att

få ekonomin att gå ihop. Effekten av höjda avgifter blir att redare som trafikerar hamnar mer frekvent med mindre fartyg får minskad lönsamhet och kan tvingas att sluta anlägga svenska hamnar, vilket i sin tur resulterar i än högre farledsavgifter eftersom färre betalar. Det här är en negativ spiral där mindre transportörer inom sjöfartssektorn kan missgynnas och gods helt riskerar att lämna sjöfarten för att istället transporteras på exempelvis lastbil.

Sjöfartsverkets roll och organisation behöver ses över i och med att marknaden förändras. Vår vision är att verket slutligen finansieras genom anslag och i större omfattning än idag fokuserar på att stärka sjöfartens roll. Regeringen har genom ett tillkännagivande fått i uppdrag att utreda hur man kan förändra Sjöfartsverkets finansieringsmodell. Regeringen bör skyndsamt tillsätta utredningen för att möjliggöra en konkurrensstark svensk sjöfart.

Se över utmärkning av sjökort

Sjöfartsverket äger och driver fem fartyg för sjömätning, vilka är koncentrerade till de områden där större fartyg rör sig. Sjöfartsverket mäter främst för EU-projekt och säkrar upp befintliga farleder men utför även regelbundna kontrollmätningar över vissa farleder samt sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar. Många båtägare navigerar idag med digitala sjökort och kan enkelt markera ut grund som inte finns med i sjökorten. En applikation eller en hemsida bör upprättas där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater och på så vis bistå Sjöfartsverket med att notera och märka ut grund som inte finns med på befintliga sjökort. Sjöfartsverket kan undersöka om uppgifterna stämmer och senare märka ut detta på sjökorten. Olyckor som medför stora kostnader för den enskilde båtägaren och försäkringsbolagen kan på så vis undvikas. Genom att båtägare får möjlighet att hjälpa till kan mer precis information märkas ut på sjökorten.

Sjöfartsråd

För att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen bör det inrättas en samverkansplattform i form av ett sjöfartsråd. 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 och bestå av bland annat den maritima industrin, fackliga parter, berörda myndigheter samt forsknings- och utbildningsinstitutioner. Även internationell kompetens i form av organisationer kan ingå. Fokus bör vara att lägga fram förslag för en stärkt svensk sjöfart med liknande villkor och förutsättningar som konkurrerande sjöfartsnationer. Rådet bör även identifiera tillväxthämmande faktorer inom hela sjöfartsområdet, såväl för oceantrafik och kustsjöfart som för trafik på de inre vattenvägarna. Sjöfartsrådets mål bör vara att ta fram väl förankrade underlag som kan ligga till grund för politiska beslut.

Trafikverkets färjerederi

Trafikverkets färjerederi trafikerar med sina 70 vägfärjor 40 leder i hela Sverige. Årligen görs en miljon anlöp, med 13 miljoner fordonstransporter, inklusive

godstransporter. Färjerederiet transporterar även 22 miljoner personresor, varav 1,4 miljoner gående och kollektivtrafikresande. Färjorna gör det möjligt att bo i kustnära områden och i skärgården. De skapar attraktiva lösningar på trafikproblem och öppnar genvägar i storstadsområden. För att möjliggöra mer trafik med Färjerederiet bör regleringsbrevet till Trafikverket ses över för att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik.

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 med tonnageskattesystemet. Syftet är 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. Svensk sjöfart är positiv till tonnageskatten men vill se att fler fartyg omfattas av den blå skatten.

Stämpelskatt

Sjöfart är ett i grunden klimatsmart transportslag, och svenska rederier ligger långt framme avseende utvecklingen av miljövänliga fartyg. Det är viktigt att sjöfarten ges sunda konkurrensförhållanden och kan bidra till att möta klimatutmaningarna. Att utrusta fartyg med miljöteknik som går utöver minimikraven innebär stora investeringar. För lån i kreditinstitut krävs en säkerhet, vilken garanteras genom pantbrev. Vid utfärdande av pantbrev utgår i Sverige en särskild stämpelskatt på 0,4 procent av inteckningsbeloppet. I och med att fartygsinvesteringar kan uppgå till flera hundra miljoner kronor, och i vissa fall miljardbelopp, utgör stämpelskatten en betydande kostnad. Rederier som vill ligga i framkant och investera i miljöteknik, utöver dagens lagstiftningskrav, måste räkna med en högre kostnad för stämpelskatt. Flertalet länder har avvecklat stämpelskatten i syfte att öka inflaggningen, eftersom man har noterat att stämpelskatten motverkar att fartyg kommer in under deras tonnageskattesystem och därmed minskar de samlade skatteintäkterna. För att öka antalet svenskflaggade fartyg och samtidigt få en renare flotta än vad lagstiftningen kräver bör man se över regelverket med stämpelskatt för fartyg.

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 fartygsregistret. 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 förutsättningarna 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 sjöinkomst, inte justerats. För att omfattas av nettomodellen krävs att ett bolag klassificeras för sjöinkomst.

Enligt skattelagstiftningen krävs enligt Skatteverkets tolkning 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. Istället för att frånga nettomodellen bör denna modell värnas och säkerställas för att skapa långsiktigt stabila villkor för svenska rederier. 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 ta ett bredare grepp om sjöfartens förutsättningar och säkerställa att Svensk Sjöfart har konkurrenskraftiga och långsiktigt hållbara villkor.

Vattenvägar och farleder

Farledsavgifter

Sjöfartsverkets ekonomi är hårt ansträngd och den ser inte ut att bli bättre inom en överskådlig framtid. Sjöfartsverket, som är ett affärsverk, har som möjlighet att höja avgifterna från sjöfarten. Myndigheten anser dock att sjöfarten redan idag bär oproportionerligt höga kostnader och att staten därför bör öka sitt betalningsansvar för de delar som inte rör handelssjöfarten.

Sverige och Finland är ett par av ett fåtal länder som tillämpar farledsavgifter. Finland halverade sina farledsavgifter när SECA-direktivet infördes för att inte kostnaden skulle skena iväg ytterligare för den finska sjöfarten. Estland valde 2020 att helt slopa sina farledsavgifter. Svenska Sjöfartsverket införde i stället 2018 en ny avgiftsmodell, som fick branschorganisationen Svensk Sjöfart att slå bakut. Farledsavgifterna bidrar till finansiering av Sjöfartsverkets övriga verksamheter som till exempel isbrytning. En satsning på sjöfarten handlar i ett första skede om att skjuta till

extra medel till Sjöfartsverket och lyfta bort för näringslivet tärande kostnader ifrån den svenska sjöfarten. Vi vill därför sänka 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 runt 200 miljoner kronor per år och vid svåra vintrar närmare 300 miljoner kronor, beroende på mängden is, bör sänkas eller 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 lever på lånad tid och är i behov av att snarast bytas ut. Utan fungerande isbrytning riskerar man att strandsätta stora delar av sjöfarten vintertid.

Sänkta farledsavgifter för inlandssjöfart

Regler gällande inre vattenvägar (IVV) är ett begrepp som började tillämpas när sjöfartsnäringen 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 Väneren 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 sänkande av farledsavgifter skulle öka incitamenten att vilja trafikera inre vattenvägar. Sjöfartsverket ska därför ges i uppgift att utreda effekten av att sänka farledsavgifterna för trafik på inre vattenvägar.

Lotsverksamhet på inre vattenvägar

De inre vattenvägarna består av sjövägarna till Mälar- och Vänerhamnar. Ökad trafik på dessa utvecklar och förbättrar transporter i Sverige. Mer godstransporter på vattenväg i stället för landsväg gör transportsystemet både säkrare och bättre för miljön. För att möta ett ökat intresse för inlandssjöfart, från sjöfartsnäringen, 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 manöver-

förmåga. Detta medför att behovet av lots minskar. Förhoppningsvis kommer antalet sjötransporter att öka om redare får rimligare kostnader.

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. Ett enda modernt pråmfartyg kan lasta lika mycket gods som 100 lastbilar men har enbart en lastbilsmotor som framdrift. 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 Holland 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. År 2014 möjliggjordes byggandet och utrustningen av fartyg särskilt för inrikes sjöfart i Sverige, men inget har gjorts för att öka trafiken. Regelverket för inre vattenvägar ska därför ses över för att främja pråmtrafik på skyddade vatten.

Slussar och jordskredssäkring

För att ta sig från Göteborg till Vänern via sjövägen på Göta älv måste ett antal slussar passeras. Dessa slussar har enligt Trafikverket en maximal livslängd till 2030 och måste bytas ut mot nya innan dess. Om inte så kommer trafiken på Göta älv att behöva stängas ned. Göta älv har stora möjligheter att med hjälp av pråmtrafik frakta gods som idag går på lastbil och järnväg. Om pråmtrafiken kommer igång kan gods motsvarande 50 000 lastbilar gå sjövägen istället för på vägarna.

Göta älv är även viktig som bland annat ett populärt turiststråk och som försörjare av dricksvatten till Göteborg. Runt Göta älv finns mycket kvicklera, vars egenskaper gör att lerjordens hållfasthet försämras dramatiskt om leran skakas om. Om ett skred inträffar kan det omfatta ett större område än beräknat och därmed få stora konsekvenser för Vänern ända ner till Göteborg och de sex kommuner som ligger i direkt anslutning till älven. Vi ser därmed betydelsen av att jordskredssäkra älven i

närvid. För att minska kostnaden för jordskredssäkringen görs detta lämpligen i samband med renovering eller ombyggnation av slussarna.

Ansvar för att skredsäkra älven bör tillfalla staten, eftersom jordskredssäkring riskerar att utebli om en alltför stor kostnad läggs på enskilda villaägare och små kommuner. Kommuner och fastighetsägare kan få bidrag med upp till 100 procent för att skredsäkra marken runt älven. Regeringen bör påskynda arbetet med att jordskredssäkra älven och med att bygga nya slussar för att säkra sjöfartstrafiken i Väneren.

Kollektivtrafik på vatten

Endast en procent av Sveriges kollektivtrafik utgörs av båttrafik, trots att en stor del av Sveriges befolkning bor intill kuster. Samtidigt ökar belastningen på kollektivtrafiken på land. Det finns en stor potential att utveckla kollektivtrafiken till sjöss. Varje stad har sina möjligheter och problem. En utmaning i Stockholm är exempelvis vädret. Mycket regn och kalla vintrar kräver skydd på hållplatserna, och vädret påverkar även båtarnas kapacitet. 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 få till mer kollektivtrafik på vatten bör man se över upphandlingsreglerna, vilka ofta är problematiska för mindre trafikföretag. En översyn behövs även för att ge fastighetsägare möjlighet att bygga hållplatser vid sina fastigheter.

Säkerhet kring sjöfarten

Trygg och säker sjöfart

Säkerheten för fartyg som skeppar farligt gods eller tusentals passagerare måste tas på största allvar. Även lastning och lossning på land, samt säkerhetsrutiner på terminaler och ombordstigning, kräver mycket hög säkerhet. Oavsett om man är en kapten, matros eller markbunden personal är det av största vikt att ha säkra arbetsrutiner att följa om något oförutsett händer. De som arbetar till sjöss har dock i väsentliga avseenden andra omständigheter att ta hänsyn till än de som exempelvis arbetar på land, exempelvis vid en brand, akut sjukdom eller grundstötning med utsläpp som resultat. Arbetet med att förebygga olyckor på sjön är speciellt viktigt eftersom olyckor då även kan få omfattande följder för djur och växtlighet. Säkerhetsarbetet både till lands och till sjöss behöver prioriteras.

Säkerhetsklassade torrhamnar

Fler torrhamnar, så kallade dry ports, behöver användas för att få mer plats och effektivare flöden. En container som anlöper Göteborgs hamn lastas direkt på tåg utan att förtullas och transporteras sedan exempelvis till Falköping eller Skövde till en torrhamn, där containern lastas av och förtullas. Genom en snabb flytt av containern tar

den inte upp onödig plats i hamnen. Ska detta fungera optimalt bör torrhamnarna klassas enligt gällande ISPS-regelverk, som infördes av USA efter terrordåden den 9/11 2001. Säkerhetsklassningen bygger på ett skalskydd med övervakning och utbildad personal. Antalet säkerhetsklassade torrhamnar behöver utökas.

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. Lotsens arbete kan komma att förändras i och med att ny teknik införs, både till sjöss och på land. Det finns en pågående övergång till fjärrstyrning inom ett flertal arbetsområden i olika branscher. Detta tekniksprång kan även implementeras inom sjöfarten, även om det finns en del juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som först behöver ses över. Tidigare har detta varit otänkbart, men att fjärrnavigera ett fartyg från trygg och säker mark, istället för att fysiskt behöva åka ut och möta upp ett fartyg, oavsett väder och vind, kan ha sina fördelar och är idag tekniskt möjligt. Fjärrlotsnavigering av fartyg behöver därför möjliggöras.

Fler alkobommar

Alkobommar är ett komplement till polisens alkoholutandningsprov. Det behövs fler alkobommar vid våra hamnar, vilka förbättrar trafiksäkerheten på våra vägar. Genom att placera ut alkobommar vid hamnar där det finns fordonstrafik sänder man ut proaktiva signaler gällande vad som accepteras angående alkohol och framförande av fordon. Det är dock viktigt att alkobommar placeras på så sätt att de genererar största möjliga nytta, så att försämrade trafikflöden minimeras vid lossning och köbildning undviks vid hamnarnas utfarter. Det senare är en farhåga som transportföretag lyft. Hamnar som installerar alkobommar bör kunna få ett ekonomiskt stöd för att få ett logistikflöde som inte hindrar lastning och lossning.

Internationella frågor

Internationella sjöfartsorganisationer

Sjöfarten är ett prioriterat område för internationella samarbeten. Sjöfartsorganisationer såsom International Maritime Organization (IMO), som är en mellanstatlig rådgivande sjöfartsorganisation och lyder under FN, har sina fördelar. IMO arbetar med olika frågor som berör internationella sjöfartsfrågor, såsom att inrätta och anta bestämmelser om ruttsystem. Det är positivt för Sverige och för sjöfartens företrädare att fortsättningsvis verka för och inom internationella samarbeten som berör sjöfarten.

Säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten

För den som färdas med båt runt jorden finns det områden där sjöröveri förekommer i hög utsträckning. Sjöpirater kan ta över stora fartyg och begär oftast höga lösensummor för att låta fartygen fortsätta sin färd. Oftast är dessa fartyg obebäpnade, med endast vatten som försvar mot dessa nutida sjörövarer som färdas i mindre, snabbgående båtar, bebäpnade med automatvapen och raketgevär. Sjöfarten behöver verktyg och skydd för att klara sig undan dessa attacker. Hur detta ska utformas bör lyftas i ett mer internationellt forum, men åtgärderna kan vara både proaktiva och reaktiva, genom exempelvis diplomati och aktiv verkanseld. Sverige ska verka för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten.

Miljöfrågor till sjöss

Koldioxidläckage

För att kunna bidra till ett bättre globalt klimat och minskade framtida utsläpp finns en konsensus om att kraftfulla miljöåtgärder behövs. Särskilt konkurrensneutrala miljöåtgärder bör lyftas fram, vilka inte begränsar nationella industriernas konkurrensmöjligheter i förhållande till den gemensamma branschen eller sektorn. Osunda konkurrensförhållanden mellan industrier resulterar i att jobb och tillväxt flyttar utomlands och tillika i koldioxidläckage. Beräkningar i nya miljöförslag avseende sjöfart ska även omfatta koldioxidläckage.

Gemensamma miljöregler i Europa

Det är inte önskvärt att miljöregler i Sverige tvingar företag att flytta utomlands. För att nya miljöregler som läggs på den svenska sjöfarten ska bli verksamma, bör de även gälla i europeiska farvatten och hamnar. Ambitionen bör alltså vara att harmonisera reglerna inom EU:s inre marknad. Risken är annars att industrier flyttar från Sverige med allt vad detta innebär, samtidigt som utsläppen blir desamma eller till och med ökar.

Svaveldirektivet

Den maximalt tillåtna svavelhalten sänktes från 1,0 till 0,1 procent 2015 för sjötrafiken i det svavelkontrollerade SECA-området, där bland annat Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön ingår. Den tillåtna svavelhalten för resterande områden i EU och utanför Europa låg kvar på 3,5 procent ända fram till 2020, då den justerades ner till 0,5 procent. Strängare regler kommer fortfarande att gälla för Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, vilket innebär att fartyg som trafikerar Östersjön måste ersätta högsvavliga bunkerbränslen med destillatbränslen som är väsentligt dyrare.

Som alternativ till renare bränslen kan redarna även välja att använda utrustning som i motsvarande grad avlägsnar svaveldioxid ur fartygens rökgaser med ”scrubbers”. Utsläppen på Östersjön ska minskas och kontrollerna av att regelverket efterlevs ska vara hårdare. Samtidigt ska betydelsen av globala regler betonas, för att förhindra

snedvriden konkurrens och koldioxidläckage. Svaveldirektivet ska som minimum gälla för hela Europa.

NO_x-direktivet

Svaveldirektivet är en åtgärd som har införts och som vi har synpunkter på gällande globalt koldioxidläckage. Sedan januari 2021 har det även införts regleringar för att begränsa utsläppen av kväveoxider, NO_x-gaser, från sjöfarten inom Nord- och Östersjöområdet. Förbättrande miljöåtgärder för sjöfarten är bra, men om detta ska generera bästa möjliga effekt bör minst hela EU omfattas av samma NO_x-direktiv. Risker är annars överhängande att transportörer väljer andra fraktsätt än fartyg när trafik genom svenska farvatten sker till högre kostnader. Skillnader i miljöregler resulterar även i att rederier som inte behöver transportera gods via exempelvis Nord- och Östersjöområdet får andra förutsättningar att konkurrera på den globala marknaden. Införandet av NO_x-direktivet behöver omfatta minst hela EU-området.

Strategisk forskning

Sjöfartsforskning är en förutsättning för att utveckla och införliva nya varor och tjänster i sjöfarten, som ligger till grund för kommande utbildningsprogram. Forskning är även en förutsättning för att klara högt uppsatta miljömål och säkerhetsrutiner och genererar dessutom konkurrensfördelar för svensk sjöfart och reell tillväxt i sin helhet vid rätt prioriteringar. Sverige har möjlighet att ta en ledande position genom exempelvis satsningar på innovativa företag, högskolor och högteknologiska forskningsfartyg. Även kringliggande verksamheter och kluster som berör forskning gynnas av nya utvecklingsområden. Forskningens betydelse för den svenska sjöfarten bör lyftas fram. Sverige bör satsa på färre men smartare strategiska forskningsområden inom sjöfart.

Miljöstyrande farledsavgifter

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 miljödifferenteringen och incitamenten för omställning till miljövänligare fartyg har minskat. Det finns starka skäl att stimulera de rederier som ligger före när det gäller miljöåtgärder. Samtidigt är det viktigt att utformningen av farledsavgifterna inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed leder till en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ. Regeringen bör därför skyndsamt utreda hur miljödifferenteringen av farledsavgifterna kan ändras för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder, utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

Utökad k-märkning

Sverige är ett av världens mest fritidsbåttäta länder, och båtlivet är en viktig del av vårt kulturarv. Sjöhistoriska museet har k-märkt 135 kulturhistoriskt värdefulla fritidsbåtar och fler är på gång. Syftet med k-märkningen är att ge uppmärksamhet och uppskattning åt de människor som satsar både tid och pengar på att vårda och använda äldre fritidsbåtar. K-märkning syftar även till bevarande av fartyg, vilket Sydfart – ett av Sveriges äldsta kvarvarande fraktfartyg i trafik – är ett exempel på. Vi önskar ytterligare utökad k-märkning av fritidsbåtar och fartyg.

Jimmy Ståhl (SD)

Thomas Morell (SD)

Patrik Jönsson (SD)

Rashid Farivar (SD)