

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU15

Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse till handlingarna. I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer i granskningsrapporten Statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet. Utskottet föreslår också att riksdagen avslår motionsyrkandena i följdmotionen.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår samtliga övriga motionsyrkanden om sjöfartsfrågor, bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. Motionsyrkandena handlar bl.a. om svensk sjöfarts konkurrenskraft, isbrytning, miljöfrågor samt fritidsbåtsfrågor.

I betänkandet finns 32 reservationer (S, SD, V, C, MP).

Behandlade förslag

Skrivelse 2024/25:87 Riksrevisionens rapport om statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet.

9 yrkanden i en följdmotion till skrivelsen.

5 yrkanden i följdmotioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.

80 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut4

Redogörelse för ärendet8

 Ärendet och dess beredning.....8

 Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....8

Utskottets överväganden.....9

 Vissa internationella frågor9

 Svensk sjöfarts konkurrenskraft12

 Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning20

 Isbrytning26

 Främjande av inlands- och kustsjöfarten29

 Vissa frågor om hamnar36

 Marin kartering.....41

 Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.....42

 Särskilt om sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet.....55

 Gotlandstrafiken65

 Färjerederiet70

 Trygg och säker sjöfart.....72

 Fritidsbåtlivet.....78

Reservationer85

 1. Vissa internationella frågor, punkt 1 (SD).....85

 2. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (S).....85

 3. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (SD).....86

 4. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (C)87

 5. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (S)88

 6. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (SD).....89

 7. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (C).....90

 8. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (MP).....91

 9. Isbrytning, punkt 4 (S).....92

 10. Isbrytning, punkt 4 (V)92

 11. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 5 (S)93

 12. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 5 (SD).....94

 13. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 5 (C, MP)95

 14. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (S).....96

 15. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (SD).....97

 16. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (C)98

 17. Marin kartering, punkt 7 (MP).....99

 18. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (S)99

 19. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (SD)100

 20. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (C).....101

 21. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (MP)102

 22. Särskilt om sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet, punkt 9 (S).....103

 23. Särskilt om sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet, punkt 9 (C)104

 24. Särskilt om sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet, punkt 9 (MP)105

 25. Gotlandstrafiken, punkt 10 (S)108

 26. Gotlandstrafiken, punkt 10 (V).....109

27. Gotlandstrafiken, punkt 10 (MP)	109
28. Färjerederiet, punkt 11 (SD)	110
29. Trygg och säker sjöfart, punkt 12 (SD)	111
30. Fritidsbåtlivet, punkt 13 (S)	112
31. Fritidsbåtlivet, punkt 13 (SD)	112
32. Fritidsbåtlivet, punkt 13 (MP)	113
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	115
Skrivelsen	115
Följdmotionen	115
Motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28	116
Motioner från allmänna motionstiden 2024/25	116

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Vissa internationella frågor

Riksdagen avslår motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 21 och 22.

Reservation 1 (SD)

2. Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:455 av Serkan Köse (S),

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 5, 6 och 24,

2024/25:2024 av Mats Green (M),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 67 och 68.

Reservation 2 (S)

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (C)

3. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 8, 9 och 18,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 132,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 57, 58 och 83,

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 162, 163 och 166
samt

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 73.

Reservation 5 (S)

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (C)

Reservation 8 (MP)

4. Isbrytning

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:865 av Isak From (S),

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 4 och

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 19 och 20.

Reservation 9 (S)

Reservation 10 (V)

5. Främjande av inlands- och kustsjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 7, 11 och 12,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 82 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 72.

Reservation 11 (S)

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (C, MP)

6. Vissa frågor om hamnar

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1160 av Magnus Jacobsson (KD),

2024/25:1407 av Björn Söder m.fl. (SD) yrkande 14,

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 17,

2024/25:2167 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2024/25:2212 av Fredrik Lundh Sammeli (S),

2024/25:2232 av Johanna Rantsi (M),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 70 och 71 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33.

Reservation 14 (S)

Reservation 15 (SD)

Reservation 16 (C)

7. Marin kartering

Riksdagen avslår motion

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 187 och 188.

Reservation 17 (MP)

8. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:894 av Magnus Manhammar (S),

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 78, 80 och 95,

2024/25:2978 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 10,

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 107, 119, 157 och 170,

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 31,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 74 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 67 och 68.

Reservation 18 (S)

Reservation 19 (SD)

Reservation 20 (C)

Reservation 21 (MP)

9. Särskilt om sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:830 av Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S),

2024/25:918 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S),

2024/25:1757 av Kenneth G Forslund och Paula Örn (båda S),
2024/25:2486 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 9,
2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 171 och 194,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 24 och
2024/25:3345 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–9 och
lägger skrivelse 2024/25:87 till handlingarna.

Reservation 22 (S)

Reservation 23 (C)

Reservation 24 (MP)

10. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:722 av Hanna Westerén (S),
2024/25:2308 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S),
2024/25:2360 av Jesper Skalberg Karlsson (M),
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 133,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 21,
2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 18 och
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17.

Reservation 25 (S)

Reservation 26 (V)

Reservation 27 (MP)

11. Färjerederiet

Riksdagen avslår motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3.

Reservation 28 (SD)

12. Trygg och säker sjöfart

Riksdagen avslår motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 16 och 20.

Reservation 29 (SD)

13. Fritidsbåtlivet

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:581 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,
2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1, 25 och 26,
2024/25:2488 av Sanne Lennström (S),
2024/25:3011 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3,
2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 164 och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 46.

Reservation 30 (S)

Reservation 31 (SD)

Reservation 32 (MP)

Stockholm den 10 juni 2025

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Inga-Lill Sjöblom (S), Louise Eklund (L) och Carl Nordblom (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens skrivelse 2024/25:87 Riksrevisionens rapport om statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet och nio yrkanden i en följdmotion till skrivelsen.

Vidare behandlas 5 yrkanden i motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera och 80 yrkanden i motioner från allmänna motions tiden 2024/25. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan. Förslagen rör en rad olika sjöfartsfrågor som bl.a. svensk sjöfarts konkurrenskraft, sjöfartsavgifter, miljöfrågor och fritidsbåtsfrågor.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning med anledning av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer i rapporten Statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet (RiR 2024:18). Riksrevisionen har granskat om statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp är effektiva. Riksrevisionen konstaterar att miljön i svenska hav är hårt belastad och att god miljöstatus inte nås samt att negativa konsekvenser för både miljö och samhälle kan förväntas om det inte vidtas omfattande åtgärder. Vidare framhåller Riksrevisionen att sjöfarten bidrar till flera miljöbelastningar i havet. Granskningen fokuserar på utsläpp av skrubbevatten, utsläpp av lastrester samt mottagningen av sjöfartens avfall i hamn. Riksrevisionens huvudsakliga rekommendationer till regeringen är att så snart som möjligt införa ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten i Sveriges hela territorialvatten samt att se över den svenska regleringen för att säkerställa att den överensstämmer med internationella konventionskrav på övervakning och godkännande av tankspolning av lasttankar och ”proceeding en route” som grund för att tillåta utsläpp av lastrester. Regeringen instämmer i huvudsak i Riksrevisionens rekommendationer till regeringen och har åtgärdat eller bereder åtgärder för att hantera frågor som berörs av rekommendationerna. Regeringen kommenterar även i viss utsträckning Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer som berör myndigheterna.

Utskottets överväganden

Vissa internationella frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om internationell samverkan om vissa sjöfartsfrågor och skydd mot sjöröveri. Utskottet hänvisar till det arbete som bedrivs inom ramen för det internationella samarbetet.

Jämför reservation 1 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2024/25:1425 yrkande 21 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att Sverige aktivt bör delta i internationella samarbeten som berör sjöfart. Motionärerna menar att sjöfarten är ett prioriterat område när det gäller internationella samarbeten och ser därmed positivt på det arbete som utförs i FN:s internationella sjöfartsorganisation. I yrkande 22 framför motionärerna att Sverige bör verka för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten. Motionärerna påpekar att sjöfarten behöver verktyg och skydd för att klara sig undan piratattacker och att utformningen av dessa redskap bör lyftas upp ett i internationellt forum. Skyddsåtgärderna kan, anser motionärerna, vara både proaktiva och reaktiva, som exempelvis diplomati och aktiv verkanseld.

Bakgrund

Internationella samarbeten

Sjöfarten är global och regleras huvudsakligen genom internationella överenskommelser och konventioner framtagna av FN:s internationella sjöfartsorganisation (International Maritime Organization, IMO) samt genom regler inom EU som i sin tur införlivas i svensk lagstiftning.

IMO har sitt säte i London och arbetar främst med sjösäkerhets- och säkerhetsskyddsfrågor samt förhindrande av havs- och luftföroreningar från fartyg. IMO:s arbete stöder FN:s globala mål för hållbar utveckling. IMO består av 176 medlemsstater och styrs av ett råd som består av 40 stater däribland Sverige. Vartannat år möts IMO:s generalförsamling och då väljs ett nytt råd. Rådet beslutar om IMO:s budget och arbetsprogram och väljer vart fjärde år en ny generalsekreterare.

De två främsta IMO-konventionerna är den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss (International Convention for the Safety of Life at Sea, Solas) och den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (International Convention for the Prevention of

Pollution from Ships, Marpol). Solas reglerar många aspekter av sjöfarten, bl.a. hur fartyg ska vara konstruerade och utrustade, i synnerhet när det gäller livräddning, eldsläckning och radioutrustning, hur last ska hanteras och hur resan ska planeras och ledas. Förutom bestämmelserna om enskilda fartyg regleras besiktning, sjöräddningsverksamhet m.m. De flesta regler i Solas gäller endast fartyg i internationell fart som antingen räknas som passagerarfartyg eller har en bruttodräktighet på minst 500 bruttoton. Som passagerarfartyg räknas fartyg som tar fler än tolv passagerare.

Marpol är den mest omfattande internationella konventionen för miljöskydd. Den reglerar förutom oavsiktliga och driftsmässiga oljeföroreningar från fartyg även föroreningar av kemikalier, varor i förpackad form, avloppsvatten, sopor och luftföroreningar som härstammar från fartyg.

Nautiska behörigheter regleras genom den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, STCW). Svenska nationella bestämmelser på området härstammar från denna konvention. Sjömännens rättigheter till anständiga arbets- och levnadsvillkor hanteras av Internationella arbetsorganisationen (International Labour Organization, ILO) som har sitt säte i Genève och dessa rättigheter finns i sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention, MLC).

Sjöfarten regleras förutom av IMO och ILO även av EU som beslutar om förordningar och direktiv som rör sjöfarten. De flesta av dessa utgår från IMO:s och ILO:s konventioner. Som medlem i EU är Sverige en av flera medlemsstater som påverkar och arbetar fram olika regelverk för sjöfarten bl.a. inom Europeiska sjösäkerhetsbyrån (European Maritime Safety Agency, Emsa). Arbetet inom EU går ut både på att ta fram gemensamma tekniska krav för fartyg, kompetenskrav för sjöfolk, regler som skyddar haven från föroreningar från fartyg, säkerhetskrav för operatörer m.m. och på att samordna gemensamma europeiska ståndpunkter i förhandlingarna inom IMO.

Sverige deltar också i Helcom som är ett mellanstatligt organ. Parter är Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige, Tyskland, Ryssland och EU. Organisationen har sin grund i Helsingforskonventionen (Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area), som undertecknades 1974. Konventionen är en överenskommelse mellan Östersjöns strandstater om att värna miljön i Östersjön. Den omfattar Östersjön och Sveriges västkust upp till latituden genom Skagen, dvs. ungefär i höjd med Göteborg. Samarbetet koordineras genom Helcom.

Olika aspekter på havens och havsbottnens fredliga användning regleras även genom FN:s havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, Unclos), som antogs 1982 och trädde i kraft 1994. Konventionens artikel 101 (1) a innehåller bestämmelser om sjöröveri på internationellt vatten.

Skydd mot sjöröveri

Handelssjöfarten har i ökad utsträckning använt passiva motåtgärder mot sjöröveri, exempelvis taggtråd, vattenkanoner, höga fribord, registrering och anmälan inför passage i högriskområden samt lagstiftning som ger möjlighet att använda sig av väpnat skydd. Riksdagen antog en sådan lag i maj 2013 och den började gälla den 1 juli 2013 (prop. 2012/13:78, bet. 2012/13:TU10, rskr. 2012/13:202). Förslaget utformades i linje med IMO:s rekommendationer på området.

IMO arbetar även med att offentliggöra alla rapporter om faktiska attacker och försök till attacker av pirater och beväpnade rånare mot fartyg som har rapporterats in via IMO:s modul Piracy and Armed Robbery inom det globala integrerade sjöfartsinformationssystemet Gisis.

Under 2017 ställde Sverige en svensk väpnad styrka bestående av högst 135 personer till förfogande för deltagande i EU:s marina operation (Atalanta) för att särskilt skydda FN:s världslivsmedelsprogramms humanitära hjälpsändningar. Atalanta bidrar också bl.a. till att förebygga och bekämpa sjöröveri och väpnade rån utanför Somalias kust. Även den civila insatsen Eucap Somalia bistår Somalia, inklusive Somaliland, med kapacitetsutvecklande insatser på det maritima området. Sverige deltar med personal även i denna insats.

Pågående arbete

Som IMO-medlem deltar Sverige aktivt i IMO:s arbete och arbetar fram olika internationella bestämmelser som rör sjöfarten. I 4 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen står det särskilt att myndigheten inom sitt ansvarsområde ska fullgöra uppgifter enligt EU:s rättsakter och andra internationella överenskommelser. Transportstyrelsen ska även särskilt biträda regeringen med beredningen av ärenden i det internationella samarbetet inom bl.a. IMO.

Sverige satt i IMO:s råd under perioden 2021–2023 och valdes vid IMO:s generalförsamling i december 2023 till ytterligare en mandatperiod, 2024–2025. Som en av 40 rådsmedlemmar är Sverige därmed med och beslutar om hur IMO styrs, dess budget och dess arbetsprogram.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om internationell samverkan och skydd mot sjöröveri, senast i betänkande 2023/24:TU17. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till det arbete som pågår inom ramen för det internationella samarbetet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att sjöfartens internationella karaktär innebär att åtgärder på säkerhets- och miljöområdena i regel främst behöver vidtas inom ramen för det internationella samarbetet för att få genomslagskraft. Arbetet i t.ex. FN:s IMO och EU samt det regionala samarbetet i Helcom är därför av stor vikt. Utskottet konstaterar att regeringen är pådrivande i dessa forum, inte minst i IMO:s råd i vilket Sverige valts in för ytterligare en period. Som medlem i rådet väntas regeringen aktivt kunna driva frågor om minskad miljö- och klimatpåverkan och ökad sjösäkerhet.

När det gäller frågan om sjöröveri kan utskottet liksom tidigare konstatera att den dessvärre ständigt är aktuell inom vissa geografiska områden. Utskottet bedömer att frågan om att bekämpa denna typ av brottslighet bör tas om hand inom ramen för det internationella samarbetet och konstaterar att regeringen verkar för att säkra svenska intressen i detta avseende. Därmed avstyrker utskottet motion 2024/25:1425 (SD) yrkandena 21 och 22.

Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om sjöfartens konkurrenskraft. Utskottet hänvisar bl.a. till de insatser som görs inom ramen för den nationella godstransportstrategin och av den nationella sjöfarts-samordnaren samt regeringens förslag att avskaffa stämpelskatten. Utskottet understryker samtidigt vikten av en stark och konkurrens-kraftig svensk sjöfartsnäring.

Jämför reservation 2 (S), 3 (SD) och 4 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 67 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) vikten av att arbeta mot utflaggningen med dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga. I yrkande 68 betonar motionärerna vikten av att Sverige har en stark och konkurrenskraftig sjöfarts-näring men att det inte får komma till kostnaden av oseriösa aktörer och låga standarder. Målet bör enligt motionärerna vara att Sverige blir konkurrens-kraftigt i förhållande till våra nordiska grannar och andra viktiga konkurrent-länder.

I kommittémotion 2024/25:1425 yrkande 2 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att ett sjöfartsråd ska inrättas för att stärka den långsiktiga konkurrens-kraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen. Rådet bör enligt motionärerna ha en allsidig sammansättning och bestå av bl.a. den maritima industrin, fackliga parter, berörda myndigheter samt forsknings- och utbildningsinstitutioner. I yrkande 5 önskar motionärerna att en modell

som ger förhandsbesked om sjöfartsstöd utreds eftersom ett sådant besked innebär att företagen får rimliga förutsättningar att planera sin långsiktiga verksamhet. I samma motions yrkande 6 framförs vikten av att säkerställa att svensk sjöfart har konkurrenskraftiga och långsiktigt stabila villkor. Motionärerna anför att även specialsjöfarten bör omfattas av nettomodellen för sjöfartsstöd. Motionärerna lyfter i yrkande 24 fram forskningens betydelse för den svenska sjöfarten, t.ex. för att utveckla och införliva nya varor och tjänster i sjöfarten och för att klara högt uppsatta miljömål och säkerhetsrutiner. Motionärerna menar att Sverige bör satsa på färre men smartare strategiska forskningsområden inom sjöfart.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 54 framför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör se över möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft och en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten. Motionärerna betonar sjöfartsnäringsens betydelse för Sveriges välbefinnande och handel.

Serkan Köse (S) vill i motion 2024/25:455 att förutsättningarna för att etablera ett nationellt maritimt innovationscenter i Nynäshamn utreds. Målsättningen är enligt motionären att centret ska främja forskning och utveckling inom hållbar sjöfart och maritim teknologi samt fungera som ett nav för samarbeten mellan akademien, näringslivet och den offentliga sektorn.

I motion 2024/25:2024 understryker Mats Green (M) vikten av att arbeta för en välfungerande svensk sjöfartsnäring. I motionen framhålls behovet av att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft i en tid präglad av global oro.

Bakgrund

Allmänt

Sjöfarten står för ca 90 procent av all import och export, och under ett vanligt år reser ca 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. I både freds-, kris- och krigstider är Sverige helt beroende av sjöfarten.

Sjöfarten regleras i stor utsträckning av internationella bestämmelser och konventioner som har införlivats i svensk lagstiftning. Det finns ett drygt hundratal nationella lagar, förordningar och föreskrifter för sjöfarten. Att sjöfarten i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete innebär att flagg- och kuststaterna har begränsade möjligheter att påverka hur sjöfarten ska bedrivas nationellt. Generellt är svensk kustfart förbehållen svensksflaggade fartyg. Undantag från denna regel kan göras i tre fall: trafik med EU-flaggade fartyg och fartyg i godkända register, trafik med fartyg från länder där bilateral avtal om ömsesidigt tillträde finns och slutligen trafik med fartyg som har fått kustfartstillstånd för enstaka resa (s.k. ad hoc-tillstånd). Kustfartstillstånd, även kallat för sjöcabotage, är sjötrafik som uteslutande bedrivs på svenskt vatten och mellan svenska hamnar och regleras i förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. Sjöcabotage får endast bedrivas av utländska fartyg om dessa fått tillstånd av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen utformar regler, prövar och ger tillstånd, utövar tillsyn och för statistik över olyckor och tillbud för svenska fartyg. Myndigheten kontrollerar också att utländska fartyg i svenska farvatten uppfyller de regler som gäller i Sverige. Det svenska fartygsregistret ligger administrativt under Transportstyrelsen. I processerna för registrering och certifiering av fartyg som varit registrerade i ett annat land, s.k. inflaggning, ingår olika steg såsom säkerställande av att ägare och fartyg uppfyller relevanta krav, inflaggningsbesiktning av fartyget och inflaggningsmöte. Tillstånd, tillsyn och registerhållning i fråga om svenskregistrerade fartyg är en avgiftsfinansierad verksamhet. Huvudprincipen är att varje enskild tillståndshavare betalar de kostnader som ärendet genererar. Avgifterna ska beräknas så att full kostnadstäckning uppnås.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd är ett stöd som lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Stödet ska bidra till att stärka svensk sjöfart, minska utflaggningen av svenska fartyg och säkra kompetensförsörjningen. Villkoren för stödet framgår av förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Enligt denna kan sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som är registrerade i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som huvudsakligen används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden. I juli 2020 ändrades villkoren för stödet så att fartyg inte längre behöver vara registrerade enbart i det svenska registret, vilket innebär att fler fartyg kan få stöd. Trafikanalys ger kontinuerligt ut särskilda rapporter om sjöfartsstödet effekter och den senaste rapporten omfattade 2021 och 2022 (rapport 2023:8). Av denna framgår att sjöfartsstödet ökade något mellan 2021 och 2022. År 2022 beviljades 34 rederier sjöfartsstöd på sammanlagt drygt 1,3 miljarder kronor. Trafikanalys konstaterar att sjöfartsstödet andel av omsättningen minskar men att lönsamheten mätt med olika nyckeltal är beroende av stödet även fortsättningsvis. Trafikanalys konstaterar i sin rapport Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023 (rapport 2023:9) att förhandsbesked om sjöfartsstöd är ett exempel på en möjlig förenkling för att öka attraktiviteten hos det svenska sjöfartsregistret.

Riksdagen har beslutat att anvisa 1,55 miljarder kronor i sjöfartsstöd under 2025 i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg. omr. 22, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101). Med hänvisning till ökade volymer beräknar regeringen 1,6 miljarder kronor respektive 1,7 miljarder kronor för sjöfartsstödet för 2026 och 2027.

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation

Trafikanalys har i uppdrag att årligen, i enlighet med sin myndighetsinstruktion, följa upp den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation.

Trafikanalys konstaterar i sin rapport Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024 (rapport 2024:11) att svensk sjöfarts återhämtning efter nedgången under pandemin verkar ha stannat av under 2023 och inledningen av 2024. Det märks genom färre anlöp till hamnar, färre passagerare och mindre mängder hanterat gods. Antalet fartygsanlöp föll under 2023 tillbaka till samma antal anlöp som under pandemin. Under 2023 minskade även den svenska fartygsflottan och sysselsättningen inom svensk sjöfart.

I en internationell jämförelse har det svenska fartygsregistret haft en sämre utveckling över den senaste dryga tioårsperioden än registren i de nordiska grannländerna och även i en större internationell jämförelse. Under 2023 hade det svenska registret en sämre utveckling än de övriga nordiska ländernas. Även i en vidare internationell jämförelse är utvecklingen av det svensk-registrerade tonnaget svag. Trafikanalys menar att en förklaring till detta är att det råder skarp konkurrens mellan världens fartygsregister och att många länder har ambitionen att skapa förmånliga villkor för att generera tonnage till sina register och därför anpassar villkoren så att de ska vara konkurrenskraftiga.

Storleken på den svenskkontrollerade flottan, som bl.a. har betydelse för den långsiktiga försörjningen av marin kompetens såväl ombord som på land, minskade och var under 2023 påtagligt lägre än före pandemin. Totalt minskade sysselsättningen år 2023 i samma proportion som antalet fartyg som svenska redare disponerar. Ur ett långsiktigt kompetensförsörjningsperspektiv kan det dock noteras att intresset för både sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningarna ökade till höstterminen 2024 efter att ha sjunkit betydligt under ett antal år.

När det gäller registrering, kontroll och tillsyn lyfter Trafikanalys fram att det sedan lång tid pågår ett arbete för att förenkla för sjöfarten när det gäller t.ex. myndighetskontakter och fartygsregistrering. Ett exempel på detta arbete är den s.k. inflaggningslots som Transportstyrelsen har inrättat för att förenkla myndighetskontakterna när ett fartyg ska registreras i Sverige. Trafikanalys framhåller sjöfartsstöd och tonnagebeskattningsomfattning som de mest betydelsefulla insatserna för att skapa förutsättningar för en stor och livskraftig flotta och konstaterar att det för 2025 aviseras ytterligare förbättringar, bl.a. slopad stämpelskatt och investeringsstöd för överflyttning av gods till sjöfart. Myndigheten konstaterar samtidigt, alla insatser till trots, att utvecklingen över åren för det svenska registret är negativ och att det därför är angeläget med fortsatta åtgärder för att främja svensk sjöfart och det svenska sjöfartsregistret, särskilt med beaktande av det rådande världsläget.

Trafikverket konstaterar vidare i rapporten att svensk forskning och utvecklingsverksamhet på sjöfartsområdet är viktig för den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Sjöfartsforskningen i Sverige bedrivs på många håll, såväl på universitet som vid forskningsinstitut och vid företag. I rapporten beskrivs också några myndigheters forsknings- och utvecklingsinitiativ. Inom ramen för den s.k. Sjöfartsportföljen driver och finansierar

Trafikverket forskning och innovation tillsammans med akademien och näringslivet inom tre områden: miljö och klimat, säkerhet, sociala frågor och kompetens samt ekonomi och konkurrenskraft. Även t.ex. Vinnova och Sjöfartsverket är på olika sätt involverade i forsknings- och utvecklingsprojekt på området. Enligt sin instruktion ska Sjöfartsverket svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter samt följa och dokumentera forskning och innovation inom sjöfartsområdet.

Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033

I juni 2022 beslutade den dåvarande regeringen om skrivelse 2021/22:261 som rör planeringsarbetet och fastställelse av en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Planen omfattar bl.a. insatser för att underlätta överflyttningen av godstransporter till sjöfart liksom insatser för att tidigare planer ska kunna fullföljas, bl.a. farledsfördjupningar i Göteborgs och Luleå hamnar som möjliggör mer djupgående fartyg och uppgradering av slussarna i Trollhättan.

Nationell godstransportstrategi

I den nationella godstransportstrategin som beslutades 2018 framhålls vikten av fler svenskregistrerade fartyg för sysselsättningen och för att behålla kompetensen inom hela sjöfartsklustret. Målsättningen är att Sverige ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. I strategin beskrivs att det finns en outnyttjad potential på sjön som ska tas till vara. Sjöfarten kan också bidra än mer till stärkt svensk export eftersom den är en livsnerv för handel med omvärlden och därmed för Sveriges välbefinnande. En stark sjöfart skapar jobb och tillväxt både till sjöss och på land. Samtidigt måste dock även sjöfarten minska sin klimat- och miljöpåverkan och därför bedrivs det aktivt arbete med detta inom både FN och EU.

Pågående arbete

Planering för transportinfrastrukturen 2026–2037

Riksdagen beslutade i december 2024 i enlighet med regeringens förslag i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera, med inriktning för perioden 2026–2037 (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). I propositionen beskriver regeringen vilken inriktning som bör väljas för nästa planperiod och lämnar förslag till ekonomiska ramar för planperioden 2026–2037. Mot bakgrund av beslutet fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen, vilket innebär att de åtgärder som bör prioriteras i den nationella planen och i respektive länsplan identifieras.

Regeringen avser att under 2026 kunna besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Därför har Trafikverket fått i uppdrag att ta fram ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Uppdraget ska redovisas

senast den 30 september 2025. Trafikverket redovisade i januari 2024 uppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden. Trafikverket lyfte i redovisningen bl.a. fram att digitalisering inom sjöfarten kan möjliggöra bättre utnyttjande av infrastrukturen, högre sjösäkerhet, effektivare hamnanlöp och bättre kopplingar till andra trafikslag.

Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Inom ramen för den nationella godstransportstrategin fick Trafikverket 2018 i uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482). Samordnarens uppgift är bl.a. att främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. I sitt uppdrag ska samordnaren hämta in synpunkter från relevanta myndigheter och andra aktörer. Uppdraget sträckte sig ursprungligen till den 30 juni 2024. Regeringen beslutade den 14 mars 2024 om att förlänga uppdraget med tre år samt att justera och komplettera det. De delar som fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet och ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ökad intermodalitet i godstransportsystemet, dvs. att varje trafikslag utför den del av godstransporten där det har bäst förutsättningar, förlängdes i och med beslutet och nya deluppdrag tillkom. Bland annat ska samordnaren etablera en samverkansplattform med relevanta offentliga aktörer för att utveckla former för innovationsupphandlingar som kan påskynda sjöfartens omställning till fossilfrihet och elektrifiering. Uppdraget ska slutredovisas senast den 30 juni 2027.

Trafikverket presenterade den 27 mars 2025 sin årliga redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (TRV 2018/93261). Trafikverket konstaterar i rapporten att sjöfarten, trots en tydlig ambition att öka andelen sjöburna godstransporter, brottades med en rad utmaningar under 2024. Återinförandet av passageavgifter för Vänersjöfarten i Göteborgs hamn, begränsningar i att genomföra besättningsbyten, periodvis bristande tillgänglighet på lots och höjningar i lots- och farledsavgifterna har påverkat i synnerhet trafiken på de inre vattenvägarna. När det gäller deluppdraget att etablera gröna sjöfartskorridorer har samordnaren presenterat en handlingsplan om 32 åtgärder som syftar till att stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer och som ska ha genomförts senast 2027.

Förslag om slopad stämpelskatt vid inteckning i skepp

Den 6 mars 2025 överlämnade regeringen propositionen Slopad stämpelskatt vid inteckning i skepp till riksdagen (prop. 2024/25:107). I propositionen föreslår regeringen slopad stämpelskatt vid beviljande av ansökningar om inteckning i skepp. Enligt de gällande reglerna ska stämpelskatt betalas till staten när en ansökan om inteckning i skepp beviljas. Stämpelskatten är i dessa fall 4 kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas.

Förslaget innebär att det inte längre behöver betalas någon sådan stämpelskatt. Regeringen bedömer att den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft skulle stärkas om man slopar uttaget av stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025. Regeringens proposition behandlas under våren 2025 i skatteutskottet (bet. 2024/25:SkU20).

Förslag på en ny del i fartygsregistret som ska förenkla för s.k. skeppslega

Den nuvarande regleringen av in- och uthyrning av obemannade skepp bedöms av regeringen försvåra för svenska rederier att organisera sin verksamhet på ett rationellt sätt, fatta affärsmässiga beslut vid svängningar på fraktmarknaden, delta i samriskprojekt med utländska rederier och finna finansiering till nya skepp. Den gällande regleringen bedöms alltså inte svara mot den moderna rederidriftens behov av flexibilitet och goda finansieringsmöjligheter. Därför beslutade regeringen den 28 maj 2025 om propositionen Förenklad in- och uthyrning av skepp (prop. 2024/25:178).

I propositionen föreslår regeringen att regelverket om inhyrning av utländska och uthyrning av svenska skepp, s.k. skeppslega, ska byggas ut och ändras. Förslagen innebär bl.a. att det ska regleras under vilka närmare förutsättningar skeppslega ska kunna ske och hur inhyrning av utländska skepp ska hanteras i det svenska fartygsregistret. Det svenska fartygsregistret ska kompletteras med en skeppslegodel som ett led i att förbättra möjligheterna för svenska rederier att organisera sin verksamhet på ett rationellt sätt och finansiera nya skepp. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2026.

Den forsknings- och innovationspolitiska propositionen

Den 12 december 2024 överlämnade regeringen propositionen Forskning och innovation för framtid, nyfikenhet och nytta (prop. 2024/25:60) till riksdagen. I propositionen betonas behovet av ny kunskap och nya innovativa lösningar inom transportområdet för att säkerställa ett långsiktigt hållbart transportsystem och för att stärka svenskt näringslivs konkurrenskraft. Regeringen konstaterar att det krävs ökad kunskap och nya lösningar för att uppnå ökad resiliens och redundans i transportsystemet. Det kan röra sig om risker för och konsekvenser av erosion, översvämningar och skred men även yttre störningar på transporter och infrastruktur till följd av uppsåtliga handlingar. Regeringen bedömer dessutom att det är mycket angeläget att öka kunskapen om hur transportsystemets förmåga att fungera även under krigsfara eller krig ska kunna säkerställas. Regeringens proposition behandlas under våren 2025 i utbildningsutskottet (bet. 2024/25:UbU15).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat frågor om den svenska sjöfartens konkurrenskraft, senast i betänkande 2023/24:TU17. Utskottet avstyrkte motionsförslagen med hänvisning bl.a. till att olika initiativ har genomförts under senare tid och att olika uppdrag har redovisats för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter till sjöfart. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Riksdagen riktade under riksmötet 2021/22 ett tillkännagivande till regeringen om den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattnings samt om stämpelskatten på fartygsinteckningar (bet. 2021/22:SkU14, rskr. 2021/22:268). I och med förslaget i propositionen Slopadd stämpelskatt vid inteckning i skepp (prop. 2024/25:107) anser regeringen att riksdagens önskemål när det gäller stämpelskatten är tillgodosett men regeringen avser att återkomma i fråga om övriga delar av tillkännagivandet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka vikten av en stark och konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring. Sverige är med sin långa kustremsa beroende av sjöfarten och utskottet noterar att ca 90 procent av all import och export i dag sker till sjöss. Även i tider av kris eller krig kommer sjöfarten att vara av avgörande betydelse för Sverige.

Utskottet tar med stort intresse del av Trafikanalys årliga rapport om Sjöfartsnärings internationella konkurrenssituation som beskriver utvecklingen och konkurrensvillkoren för den svenskregistrerade handelsflottan. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att ett antal angelägna satsningar och uppdrag genomförts de senaste åren för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. I detta sammanhang vill utskottet framhålla betydelsen av den nationella godstransportstrategin och särskilt lyfta fram det arbete som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart genomför tillsammans med berörda aktörer för att stärka sjöfarten. Även i det pågående arbetet inför det aviserade beslutet om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för åren 2026–2037 lyfts många frågor av vikt för sjöfarten. Trafikverket belyser t.ex. behovet av en omställning till en klimat-anpassad sjöfart och att digitaliseringen av sjöfarten kan möjliggöra effektivare hamnanlöp och bättre kopplingar till andra trafikslag.

Som utskottet tidigare konstaterat har forskning och innovation en väsentlig betydelse för att uppnå de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att sjöfartsforskning, vilket framgår av redovisningen ovan, bedrivs på många håll i Sverige och att regeringen i den forskningspolitiska propositionen betonar att den framtida forskningspolitiken måste inkludera transportrelaterad forskning.

Utskottet vill avslutningsvis också välkomna regeringens förslag om att avskaffa stämpelskatten vid inteckning i skepp liksom regeringens förslag för

att förenkla in- och uthyrning av obemannade skepp, två insatser som kan stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft.

Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2024/25:455 (S), 2024/25:1425 (SD) yrkandena 2, 5, 6 och 24, 2024/25:2024 (M), 2024/25:2947 (C) yrkande 54 och 2024/25:3126 (S) yrkandena 67 och 68.

Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning. Utskottet hänvisar till pågående arbete inom området, bl.a. Statskontorets översyn av Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering som bereds inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 5 (S), 6 (SD), 7 (C) och 8 (MP).

Motionerna

Daniel Helldén m.fl. (MP) anser i partimotion 2024/25:3037 yrkande 162 att arbetet med att miljödifferentiera farledsavgifterna för att skapa incitament för ytterligare klimatåtgärder även bör inriktas mot att skapa incitament för andra havsmiljöåtgärder. Motionärerna menar i yrkandena 163 och 166 att de kommunala hamnavgifterna bör kunna användas som ett viktigt styrmedel för minskad påverkan på havsmiljön från sjöfarten.

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 73 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) behovet av att se över förutsättningarna för att sänka lots- och farledsavgifterna i syfte att ge transportslagen likvärdiga villkor.

I kommittémotion 2024/25:1425 yrkande 8 betonar Thomas Morell m.fl. (SD) vikten av att utreda en sänkning av farledsavgifterna för sjöfarten. I yrkande 9 anförs att mer godstransporter på vattenvägar i stället för landsvägar gör transportsystemet både säkrare och bättre för miljön. För att möta sjöfartsnäringens ökade intresse för inlandssjöfart bör Sjöfartsverket få i uppgift att skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar. I yrkande 18 vill motionärerna att det ska bli möjligt att fjärrlotsa fartyg.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 57 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att ansvariga myndigheter ska få i uppdrag att se över hur kostnaden för lotsning på vattenvägar kan sänkas sett till den totala transportkostnaden. Vidare anförs motionärerna i yrkande 58 att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med kraven som finns på kontinenten. I yrkande 83 föreslår motionärerna att Sjöfartsverket ska få i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentiering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart.

Elin Söderberg m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 132 att det bör införas en kraftfull klimatdifferentiering av farledsavgifterna för att stimulera klimatomställning inom sjöfarten. Motionärerna menar att godstrafik behöver flyttas från vägtransporter med hög klimatpåverkan till järnväg och sjöfart med betydligt lägre klimatpåverkan och att detta kräver att sjöfartens konkurrensvillkor ändras.

Bakgrund

Sjöfartsverkets avgifter

Genom Sjöfartsverkets avgiftsmodell bestäms de avgifter som handels-sjöfarten ska betala när de anlöper svensk hamn. Avgifterna består av farledsavgifter, lotsavgifter och övriga avgifter. För dessa intäkter utförs isbrytning, lotsning, farledsservice, sjökommunikation, sjögeografi, sjö- och flygräddning samt sjömansservice. De farleds- och lotsavgifter som Sjöfartsverket tar ut från den kommersiella sjöfarten står för närmare tre fjärdedelar av Sjöfartsverkets intäkter.

Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket en ny avgiftsmodell för handels-sjöfarten. Den nya avgiftsmodellen syftar främst till att säkerställa en ekonomi i balans i ett långsiktigt perspektiv och till att få en mer omfattande miljöprofil på farledsavgifterna genom att beakta fartygets totala miljöpåverkan. I modellen är farledsavgiften uppdelad i fyra delar: beredskapsavgift, fartygsbaserad avgift, godsavgift och passageraravgift. Beredskapsavgiften och den fartygsbaserade avgiften baseras på fartygets nettodräktighet uppdelat i nettodräktighetsklasser. Den fartygsbaserade avgiften beräknas även utifrån fartygets miljöklass i det internationella systemet Clean Shipping Index (CSI), dvs. det internationella miljöindex som rankar fartyg och rederier efter deras miljöpåverkan. I avgiftsmodellen finns också en avgiftsreduktion kopplad till frekvensen i antalet anlöp. Fartygen betalar full beredskaps- och fartygsbaserad avgift för de två första anlöpen varje månad. För det tredje anlöpet samma månad betalar fartyget 75 procent, för det fjärde anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent. För fartygets sjätte anlöp betalar fartyget ingen beredskaps- eller fartygsbaserad avgift, och detta gäller även för resterande anlöp den månaden.

I Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2025 anges i likhet med föregående år en restriktion för höjningar av farledsavgifterna som innebär att avgifts-tarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen. Från och med den 1 januari 2025 har Sjöfartsverket höjt avgifterna för att få täckning för den prisutveckling som har skett de senaste åren. Verket konstaterade att höjningarna är extra kännbara eftersom den tillfälliga klimat-kompensation som under de två senaste åren oavkortat gått till att rabattera farledsavgifter nu upphör. Den godsbaseade avgiften tas efter höjningen under 2025 ut med 3,24 kronor per ton gods och med 1,61 kronor för s.k. lågvärdigt gods. Vilket gods som är att betrakta som lågvärdigt framgår av en

bilaga till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2019:3) om farledsavgift. För fartyg som transporterar passagerare tas en passageraravgift ut med 2,43 kronor per passagerare.

Sjöfartsverkets lotsavgifter beräknas utifrån fartygets storlek och lotsad tid. Lotsavgiften består av en beställningsavgift, startavgift, lotsningsavgift som tas ut per påbörjad halvtimme och reseersättning. För lotsningar längre än sju timmar utgår en nedsättning om 40 procent. Nedsättning ges också för lotsningar på Trollhätte kanal och Vänern med 30 procent och Mälaren med 10 procent.

Hamnavgifter

Ägandestrukturen i svenska hamnar ser olika ut men alla hamnar tar ut avgifter för infrastruktur och lasthantering i samband med fartygsanlöp. Hamnavgifterna sätts individuellt av varje hamn och kan följa en satt prislista eller bestämmas genom avtal mellan hamnledning eller hamnmyndighet och redare eller fartygsoperatör. Hamnavgifternas storlek och sättet de är uppbyggda på skiljer sig därför åt mellan hamnar. Skillnader i mängden gods som hanteras, frekvensen av fartygsanlöp och vilka typer av fartyg som trafikerar hamnen har också betydelse för hamnens förutsättningar att arbeta med t.ex. miljö-differentiering av avgifterna.

Närmare om lotsning

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

Transportstyrelsen påbörjade 2017 en översyn av lotsplikten i Sverige för att anpassa den till de förhållanden som faktiskt råder i lotslederna. Över tid har fartyg blivit säkrare och farlederna bättre. Samtidigt har fartygen blivit fler och större och nya laster har tillkommit. Efter remissyttranden och konsekvensutredning och riskvärdering av samtliga lotsleder utarbetades nya föreskrifter som trädde i kraft den 1 december 2023, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning (TSFS 2022:94). Lotsplikten är nu mer riskbaserad och det som avgör om en lots behöver anlitas är de sammanvägda riskerna för lotsled och fartyg. I det nya systemet bedöms lotsled och fartyg genom kvantitativa och kvalitativa riskbedömningar. Det innebär att alla lotsleder bedöms på lika villkor oavsett var i landet de ligger. De nya reglerna innebär lättnader i lotsplikten för den som trafikerar en lotsled regelbundet, jämfört med den som sällan trafikerar samma led. Även prövningar av lotsdispenser är nu riskbaserade och fartyg som bedöms ha lägre risk kan beviljas lotsdispens genom ett förenklat förfarande.

Sjöfartsverket har ca 230 lotsar anställda som utför ca 33 000 lotsningar i genomsnitt per år. Lotsen ska genom sin kunskap om farleden och erfarenhet av att manövrera olika typer av fartyg bidra till att upprätthålla sjö- och miljösäkerheten samt tillgängligheten när fartyg trafikerar svenskt inre vatten.

Pågående arbete

Statskontorets utvärdering

Statskontoret har haft i uppdrag att utvärdera Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering utifrån det övergripande målet om att säkerställa samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet och möjligheten för myndigheten att styra mot överflyttning av transporter till sjöfart och ökad transporteffektivitet i linje med transportpolitiska och klimatpolitiska mål.

Uppdraget redovisades i rapporten Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform (rapport 2023:3) i februari 2023 och i de delar som rör Sjöfartsverkets avgifter konstaterar Statskontoret följande. Sverige är ett av få länder där staten tar ut sjöfartsavgifter, och det främsta skälet till det är att det är få länder som har ett geografiskt läge med skärgård som Sverige där det finns behov av att upprätthålla farleder. De flesta stora hamnarna i Sveriges närområde ligger vid öppet hav med djupt vatten och det finns i stort sett inga öar utanför hamnområdena. Lotsavgifter förekommer oftare i andra länder än farledsavgifter gör. Det är också sällan som staten har monopol på lotsning som i Sverige. När det gäller det svenska näringslivets konkurrenskraft bedömer Statskontoret att en höjning av avgifterna skulle försämra konkurrenskraften och därmed påverka sysselsättningen negativt. Men sjöfarten är en internationell bransch och de svenska sjöfartsavgifterna står i allmänhet för en liten del av de totala transportkostnaderna. Statskontoret konstaterar dock att Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering har en marginell betydelse för verkets möjligheter att bidra till de transport- och klimatpolitiska målen. Det beror främst på att avgifterna i första hand syftar till att finansiera verksamheten, vilket innebär att den miljöstyrande effekten i avgifterna är liten. Forskning visar också att avgifterna har en liten betydelse för överflyttningen av gods från väg- till sjötransport, undantaget för inrikes sjötransporter. Enligt Statskontoret skulle anpassade lotsavgifter för inlands-sjöfarten, t.ex. en sänkning av avgifter för transporter på Väner och Mälaren, kunna främja en överflyttning av fler godstransporter från väg till sjö. Detta skulle dock, enligt Statskontoret, kräva att regeringen lämnar in en ansökan om statsstöd till EU-kommissionen. En sådan anpassning av avgifterna skulle sannolikt också kräva ytterligare medel till Sjöfartsverket. Statskontorets rapport bereds inom Regeringskansliet.

Arbete för ett mer ändamålsenligt avgiftssystem

Regeringen har i klimathandlingsplanen, propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65), angett att den ser behov av ett mer ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet. Med en gemensam inriktning och tillämpning ges enligt regeringen förutsättningar för en ökad effektivitet i miljö- och klimatstyrningen.

Ett av den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfarts uppdrag har varit att föra en dialog med branschorganisationen Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna (I2022/00180). Detta bl.a. mot bakgrund av att samordnaren redovisat att Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket uttalat en gemensam ambition att inleda ett arbete för större koordinering av den miljö- och klimatstyrning som finns inom hamn- och farledsavgifter. Samordnaren menar i den årliga redovisningen av uppdraget i mars 2025 att Trafikanalys bör få i uppdrag att ta fram ett förslag på hur avgifterna skulle kunna utformas för att öka godstransporterna på de inre vattenvägarna och stödja användandet av sjöfarten i stort.

Projektet Avgiftsmodell 2028 – hur skapar vi en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart? genomfördes av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Sjöfartsverket och Sveriges Hamnar 2021–2024 inför nästa avgiftsöversyn 2028. Under 2024 presenterade VTI den sista rapporten i projektet, Nya utgångspunkter för Sjöfartsverkets avgifter – Avgiftsmodell 2028 (VTI rapport 1202). I rapporten föreslås en ny modell för att råda bot på kritiken om att det i det nuvarande avgiftssystemet saknas en tydlig koppling mellan avgift och utförd tjänst och att det endast ges svaga incitament för rederier att minska luftföroreningar och annan miljöpåverkan. Förslaget innebär att avgifterna delas in i tre olika grupper: lotsavgifter, avgifter för andra tjänster och internaliserade avgifter. Det sistnämnda är samhällets kostnader för luftföroreningar och olyckor orsakade av handelssjöfarten.

Trafikverket har analyserat möjligheterna att utveckla Vänersjöfarten och godstransporterna på Mälaren. När det gäller Vänersjöfarten framkommer det att de avgifter (hamnavgifter och statliga avgifter, bl.a. lotsavgiften) som belastar sjöfarten har en betydande påverkan på Vänersjöfartens konkurrenskraft. Trafikverket och Sjöfartsverket har därför för avsikt att tillsammans utreda möjligheterna att sänka de statliga avgifterna för vissa typer av trafik. I detta arbete ingår även att analysera vilka positiva effekter en sådan förändring skulle kunna medföra samt att bedöma vilka ekonomiska konsekvenser det skulle innebära för staten (TRV, Inriktning för det fortsatta arbetet med att utveckla Vänersjöfarten). I rapporten om Mälarsjöfarten redovisas olika initiativ för att minska lots- och farledsavgifter (TRV m.fl., Handlingsplan för ökade godstransporter på Mälaren).

Om fjärrlotsning

I Sjöfartsverkets rapport Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023 (rapport 2023:9) framhålls att betydande arbete pågår med att utveckla konceptet Navigationsstöd från land som komplement till den traditionella lotsningen. Navigationsstöd från land är ett av Sjöfartsverkets prioriterade områden inom forskning och innovation och projektet har en budget på 38 miljoner kronor för åren 2022–2025. Trafikverket finansierar 29 miljoner kronor och Sjöfartsverket finansierar 9 miljoner kronor. Projektet bedrivs tillsammans med svensk sjöfartsnäring och akademien och syftar till att ge Sjöfartsverket kunskaps- och beslutsunderlag för framtida införande av navigationsstöd från land i Sverige. Projektet beräknas vara klart för utvärdering vid halvårsskiftet 2025.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsyrkanden om farleds- och lotsavgifter tidigare, senast i betänkande 2023/24:TU17. Utskottet avstyrkte motionsförslagen med hänvisning bl.a. till Statskontorets genomförda översyn som inkluderar lotsavgifternas storlek och utformning samt till de nya lotsregler som hade trätt i kraft i december 2023. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om farleds- och lotsavgifternas utformning är väl uppmärksammas, vilket framgår av redovisningen ovan. Bland annat bereds för närvarande Statskontorets översyn av Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering inom Regeringskansliet. Utskottet påminner om att denna översyn omfattar såväl sjöfartsavgifternas storlek och utformning som deras miljöstyrande effekt och påverkan när det gäller att flytta över godstransporter från vägtrafik till sjötrafik. Utskottet vill vidare påminna om arbetet i projektet Avgiftsmodell 2028 – hur skapar vi en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart? inför nästa avgiftsöversyn 2028. Utskottet ser med stort intresse fram emot utfallet av det pågående beredningsarbetet och finner inte anledning att föregripa detta. Utskottet vill i detta sammanhang också framhålla betydelsen av att hamnavgifter utformas på ett sätt som bidrar till sjöfartens klimatomställning och konkurrenskraft.

Utskottet noterar också att nya lotsregler trädde i kraft i december 2023. Dessa innebär att lotsplikten nu är mer riskbaserad och att det är de sammanvägda riskerna för lotsled och fartyg som avgör om en lots behöver anlitas. När det gäller motionsförslaget om att möjliggöra fjärrlotsning vill utskottet peka på det arbete som för närvarande bedrivs på Sjöfartsverket tillsammans med svensk sjöfartsnäring och akademien för att utveckla konceptet navigationsstöd från land.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:1425 (SD) yrkandena 8, 9 och 18, 2024/25:2613 (MP) yrkande 132, 2024/25:2947 (C) yrkandena 57, 58

och 83, 2024/25:3037 (MP) yrkandena 162, 163 och 166 samt 2024/25:3126 (S) yrkande 73.

Isbrytning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om isbrytning och tillgången till isbrytare. Utskottet hänvisar bl.a. till att riksdagen godkänt förslag i enlighet med Sjöfartsverkets investeringsplan för 2025–2027 i vilken det avsätts medel för att anskaffa och utveckla nya investeringar inom isbrytningsområdet.

Jämför reservation 9 (S) och 10 (V).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 19 anser motionärerna att det krävs en skyndsam förnyelse av Sveriges isbrytarflotta och att regeringen därför bör införa ett anslag med full kostnadstäckning för drift och underhåll av isbrytare i den nationella planen för transportinfrastruktur. Motionärerna menar att välfungerande isbrytning är avgörande för svensk exportindustri och att isbrytningen måste finansieras på något annat sätt än via farledsavgifter för att sjöfarten ska kunna behålla sin konkurrenskraft. Motionärerna föreslår därför i yrkande 20 att isbrytningen ska finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur och att regeringen ska justera förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur så att det blir möjligt.

I motion 2024/25:865 av Isak From (S) pekar motionären på behovet av att stärka isbrytarberedskapen i norra Sverige för att säkerställa industrins och exportens konkurrenskraft. Fungerande isbrytning är enligt motionären en grundläggande förutsättning för Sveriges näringsliv när 90 procent av all import och export till och från Sverige går på sjön.

Isak From m.fl. (S) framhåller i motion 2024/25:2441 betydelsen av att isbrytningen fungerar i hela norra Sverige. Motionärerna oroas av att beställningen av två nya isbrytare ser ut att dröja ytterligare och menar att det är av största vikt att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder och ser till att Sjöfartsverket har nödvändiga resurser för att hamnarna ska kunna hållas öppna.

Bakgrund

Bland Sjöfartsverkets huvuduppgifter ingår att svara för isbrytning. Verksamheten finansieras genom farledsavgifter. Av isbrytarförordningen (2000:1149) framgår att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få assistans av Sjöfartsverkets isbrytare. Fartygen får isbrytarassistans i svenska

kustfarvatten och på sjövägarna mellan öppet vatten till havs och farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande ishinder. Inomskärs och inom hamnområden är det hamnägarens ansvar att säkerställa att det finns fartyg med isbrytande förmåga. Isbrytarna ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera.

Sjöfartsverket har sex isbrytare – Ale, Atle, Frej, Idun, Oden och Ymer. Även verkets arbetsfartyg Baltica och Scandica har isbrytarförmåga. Vid behov kan verket hyra in externa resurser. Sedan lång tid tillbaka finns också ett väl utvecklat samarbete med främst Finland för att kunna utnyttja de gemensamma isbrytarresurserna på ett kostnadseffektivt sätt i Östersjöregionen.

Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (skr. 2021/22:261) fastställde regeringen att en väl fungerande isbrytarservice är nödvändig för att möjliggöra sjötransporter året runt i hela Sverige. Det konstaterades att delar av Sjöfartsverkets isbrytarflotta är ålderstigna och behöver förnyas och därför fördelade regeringen 3 440 miljoner kronor under planperioden till Sjöfartsverket för nyanskaffning av två nya isbrytare. Efter att isbrytarnas kapacitet och prestanda har säkerställts i operativ drift kommer enligt planen regeringen med stöd av Sjöfartsverket åter att utvärdera vilken kapacitet och vilka eventuella ytterligare investeringar som är nödvändiga för en väl fungerande isbrytarservice även i fortsättningen.

Pågående arbete

Sjöfartsverkets investeringsplan 2025–2027

Av Sjöfartsverkets investeringsplan för 2025–2027 framgår att 3 960 miljoner kronor avsätts för att anskaffa och utveckla nya investeringar inom isbrytningsområdet under perioden. I budgetpropositionen för 2025 föreslog regeringen att riksdagen skulle godkänna investeringsplanen. Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101).

Planering för transportinfrastrukturen 2026–2037

Trafikverket fick i mars 2025 i uppdrag att ta fram förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2025/00640). Trafikverket ska i sitt planförslag föreslå hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Trafikverket ska redogöra för vilka namngivna åtgärder som bör prioriteras under planperioden för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Enligt regeringsuppdraget ska förslaget till nationell plan bl.a. omfatta bidrag för isbrytare. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2025.

Regeringen avser att under 2026 kunna besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

I underlagsrapporten om sjöfart till Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för 2026–2037 bedöms behovet av isbrytarkapacitet kvarstå under åtminstone de kommande 60 åren. Även om isarnas utbredning sannolikt kommer att minska i framtiden förväntas isbildningens karaktär kompliceras med ökade isvallar. Det beror enligt Trafikverket både på att klimatet blir mildare och på den planerade utbyggnaden av havsbaserad vindkraft.

Statskontorets rapport

Som anges i ett tidigare avsnitt redovisade Statskontoret i februari 2023 en rapport om Sjöfartsverkets finansieringsform. Regeringen behöver enligt rapporten tydliggöra hur finansieringsansvaret för bl.a. isbrytningen ska fördelas mellan staten och handelssjöfarten. I rapporten påminner Sjöfartsverket om att regeringen när myndigheten bildades angav att isbrytningens fasta kostnader (kapacitet och beredskap) skulle finansieras av handelssjöfarten, medan staten skulle stå för bränslekostnaderna. År 2013 hade regeringen ändrat uppfattning och menade att handelssjöfarten skulle stå för driften av isbrytningen. Under 2014–2016 fick Sjöfartsverket tillfälliga anslagsmedel för att täcka kostnaderna för isbrytningen. Efter 2016 har Sjöfartsverket självt täckt alla kostnader för isbrytning. Statskontoret framhåller att isbrytning är en förutsättning för att bedriva handelssjöfart i norra Sverige liksom att Försvarsmakten också behöver isbrytning för att kunna utföra sitt uppdrag. Statskontoret bedömer därför att det är rimligt att Sjöfartsverket finansierar även driften av isbrytarna, åtminstone till en del. Statskontorets rapport bereds inom Regeringskansliet.

Arbetsgrupp om isbrytning

Regeringen gav i februari 2025 Sjöfartsverket i uppdrag att tillsammans med det finska Trafikledsverket inrätta en arbetsgrupp om isbrytning. Arbetsgruppen ska bl.a. utarbeta en långsiktig och samordnad vision för vilken isbrytarkapacitet de ansvariga myndigheterna i både Sverige och Finland behöver på såväl kort som lång sikt för att kunna säkerställa att trafiken till hamnarna i Sverige och Finland kan upprätthållas trots svåra isförhållanden. Arbetsgruppen ska också utreda andra relevanta frågor för att ytterligare utveckla och intensifiera isbrytarsamarbetet mellan Sverige och Finland. Sjöfartsverket ska senast den 30 juni 2026 redovisa resultatet av arbetsgruppens arbete.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsyrkanden om isbrytning tidigare, senast i betänkande 2023/24:TU17. Utskottet avstyrkte motionsförslagen med

hänvisning till Statskontorets genomförda översyn av Sjöfartsverkets finansieringsform. Utskottet såg också positivt på att Sjöfartsverket tillskjutits medel för nyanskaffning av två isbrytare. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet framhåller att en väl fungerande isbrytarservice är helt nödvändig för att möjliggöra sjötransporter året runt längs med hela Sveriges kust. Isbrytningen är en förutsättning för att svensk industri ska kunna bedriva sin verksamhet i hela landet och för att godset ska kunna fraktas även vintertid. Utskottet påminner om att riksdagen har beslutat att avsätta betydande medel för att anskaffa och utveckla nya investeringar inom isbrytningsområdet i enlighet med Sjöfartsverkets investeringsplan för 2025–2027.

När det gäller frågan om kostnaderna för isbrytning konstaterar utskottet att även denna behandlas i Statskontorets översyn av Sjöfartsverkets finansieringsform. Statskontorets rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet och utskottet finner därför i dagsläget inte anledning att ta ytterligare initiativ i frågan.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2024/25:865 (S), 2024/25:2441 (S) yrkande 4 samt 2024/25:3234 (V) yrkandena 19 och 20.

Främjande av inlands- och kustsjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om inlandssjöfart och kustsjöfart med hänvisning till de insatser som görs bl.a. inom ramen för den nationella godstransportstrategin och av den nationella sjöfartssamordnaren. Utskottet betonar samtidigt vikten av överflyttning av gods från väg till sjöfart, inte bara för att främja klimatet utan också för att motverka kapacitetsbrist.

Jämför reservation 11 (S), 12 (SD) och 13 (C, MP).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) föreslår i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 72 att åtgärder ska vidtas för att stärka och utveckla sjöfarten på de inre vattenvägarna, dvs. på kanaler, insjöar och älvar, och i kusttrafiken. Motionärerna framhåller att transportsystemet blir mer klimatsmart, kostnadseffektivt och diversifierat om Sverige bättre tar tillvara de möjligheter som finns i sjöfarten.

I kommittémotion 2024/25:1425 yrkande 7 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) ett bättre utnyttjande av kustsjöfartens potential. Regeringen bör därför enligt motionärerna utreda möjligheten att farledsavgiftsbefria sjötrafik som går mellan svenska hamnar för att stimulera kust- och inlandssjöfart. I samma motions yrkande 11 föreslås att regelverket för inre vattenvägar ska ses över

för att främja pråmtrafik på skyddade vatten. Motionärerna menar att pråmtrafik är energi- och miljöeffektivt och därför bör möjliggöras i större utsträckning än i dag på liknande sätt som i Holland och Tyskland. I yrkande 12 framhåller motionärerna Göta älvs betydelse för transporter och tillgång till dricksvatten och menar att regeringen bör påskynda arbetet med att jordskreds-säkra älven och bygga nya slussar för att säkra sjöfartstrafiken i Vänern.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 82 anser Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen.

Bakgrund

Sjöfarten på svenska vatten har historiskt sett haft en viktig funktion i det svenska transportsystemet och för svensk industri. I takt med att järnvägs- och lastbilstrafiken har utvecklats har sjöfarten emellertid fått allt svårare att konkurrera med dessa om godsvolymer som transporteras inom Sverige. Längs den svenska kusten och vid de inre vattenvägarna finns det ett femtiotal allmänna hamnar och över 100 industrihamnar. Sverige har därmed ett stort antal hamnar och en lång kuststräcka, men trots detta gick endast 3 procent av den totala inrikes godstransporten under 2017 på inre vattenvägar enligt Trafikverkets rapport Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart (TRV2018/92361). Under 2021 ökade dock godstransporterna på de inre vattenvägarna, från 0,9 miljoner ton till 2,0 miljoner ton (TRV Statistik 2022:17).

Den s.k. inlandssjöfarten är sjöfart på inre vattenvägar som bedrivs med fartyg certifierade för inlandssjöfart. Kustsjöfart är sjöfart mellan svenska hamnar med start- och målpunkt i Sverige. Kustsjöfart kan bedrivas såväl med inlandssjöfartsfartyg, om trafiken sker på utpekade inre vattenvägar, som med fartyg som är konstruerade enligt det nationella svenska regelverket eller det internationella IMO-regelverket. Med närsjöfart menas sjöfart mellan svenska och europeiska hamnar inom Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Inlandssjöfart och inre vattenvägar

I delar av Europa är inlandssjöfarten väl etablerad och i allt väsentligt skild från trafiken med havsgående fartyg. Inlandssjöfarten i Europa konkurrerar i första hand med transporter på väg och järnväg i specialanpassad infrastruktur i form av grävda kanaler och floder. De svenska geografiska förhållandena skiljer sig i flera avseenden från de förhållanden som råder i europeiska vattenområden, och därför är gränsdragningen mellan inlandssjöfart och havssjöfart inte lika självklar i Sverige som i övriga Europa. Det finns delar längs Sveriges kust som är relativt skyddade, men det finns även insjöar med stora oskyddade vattenspeglar. EU:s regelverk om inlandssjöfarten är omfattande och består av ett tjugotal direktiv och förordningar.

Kraven för fartyg som är certifierade för inlandssjöfart är inte lika höga som kraven för havsgående fartyg. Eftersom fartygen inte går ut på öppet hav kan

t.ex. fartygskonstruktionen vara något enklare och kraven på säkerhetsutrustning något lägre. Det finns inga gemensamma EU-regler för bemanning inom inlandssjöfarten. Det är därför upp till varje medlemsstat att fastställa dessa regler. I Sverige gäller samma regelverk för bemanning som för övriga fartyg som trafikerar de svenska sjöarna, floderna och kanalerna. Även bestämmelserna om sjötrafik (farledsutmärkning, sjövägsregler m.m.) är desamma oavsett vilka fartyg som används eller vilka vattenområden som avses.

De inre vattenvägarna delas enligt direktiv 2016/1629 in i zoner beroende på våghöjd. Det finns fyra zoner, där zon 1 har de högsta vågorna och zon 4 de lägsta. Exempelvis klassas Vänern som zon 1 och Mälaren som zon 3. EU-direktivet som reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas är anpassat till zon 3, dvs. vattenområden med en relativt låg våghöjd, vilka är de vattenområden som dominerar bland de inre vattenvägarna i Europa. Direktivet tillåter att medlemsstater med inre vattenvägar i zon 1 och 2 gör nationella anpassningar av regleringen genom t.ex. högre krav i de zonerna. Transportstyrelsen har bedömt att sådana nationella kompletteringar är nödvändiga för svenska inre vattenvägar (jfr Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2018:60). Utöver tilläggskrav för zon 1 och 2 finns även ett antal särkrav i förhållande till direktivet som bedöms vara nödvändiga för att säkerställa ett godtagbart skydd med hänsyn till sjösäkerhet, arbetsmiljö och miljö mot bakgrund av de särskilda förhållanden som råder inom de svenska inre vattenvägarna när det gäller avstånd till land, tid till undsättning och temperatur i vattnet. Transportstyrelsen har uppgett att det inte är något unikt för Sverige att ha krav utöver den nivå som gäller för zon 3, utan det förekommer även i andra medlemsstater. De svenska kompletteringsbestämmelserna ska tillämpas på alla fartyg som är certifierade för inlandssjöfart, oavsett flagg, och som trafikerar svenska inre vattenvägar. Fartyg som är certifierade för inlandssjöfart får endast trafikera de utpekade inre vattenvägarna, dvs. Vänern, Göta älv till Göteborg och Mälaren (inklusive Södertälje kanal och Stockholms hamn), skärgården norr om Göteborg, ostkusten från Kalmarsund i söder till Örskär i norr samt Göta kanal med Vättern.

Nationell godstransportstrategi och samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Den nationella godstransportstrategin från 2018 syftar till att bidra till att de transportpolitiska målen nås, att stärka näringslivets konkurrenskraft och att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart (Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi, N2018/03939/TS). I den nationella godstransportstrategin framhålls behovet av överflyttning, och EU har ambitiösa mål: År 2030 ska 25 procent mer gods transporteras på inre vattenvägar och med närsjöfart.

Inom ramen för godstransportstrategin utsågs en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, vilket redovisas närmare i tidigare avsnitt.

Samordnaren har bl.a. i uppdrag att, i dialog med berörda aktörer, utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart samt att ha en kunskapsspridande funktion och föra dialog med bl.a. transportköpare, speditörer, hamnar och andra relevanta aktörer om möjligheterna att på olika sätt stimulera en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

I maj 2019 redovisade den nationella samordnaren sin rapport Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart – 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482/TS). Ett femtontal av de föreslagna åtgärderna utgörs av särskilda åtgärder för de inre vattenvägarna. I rapporten konstateras det att med rätt förutsättningar kan dubbelt så mycket gods 2040 transporteras längs Sveriges kuster och på våra vatten. Bland åtgärderna som vidtagits kan bl.a. noteras att ett forum för samråd för inre vattenvägar mellan berörda och intresserade parter har inrättats, att Trafikverket har analyserat hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart samt att Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket har inrättat kontaktpersoner för trafik på inre vattenvägar för information och kunskapsspridning.

I november 2020 beslutade regeringen om ett tilläggsuppdrag till den nationella samordnaren som handlar om att genom dialog med svenska hamnar skapa incitament för överflyttning av gods från väg till sjöfart och stärka sjöfartens konkurrenskraft (I2020/03042).

Trafikverket redovisade i juni 2024 det arbete som den nationella samordnaren genomfört 2019–2024 (rapport 2024:095). Av rapporten framgår att många åtgärder och initiativ har varit riktade mot att utveckla godstransporter på de inre vattenvägarna i Väner och Mälaren. Det framgår vidare att flera nya sjöfartslinjer har etablerats för att flytta gods från väg till sjöfart men att ett fåtal av dessa linjer visat sig vara av bestående karaktär, medan några har avvecklats. Enligt Trafikverket bör dock effekterna av handlingsplanen utvärderas först när de nya förutsättningarna har gällt i några år.

Bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg

I augusti 2018 fick Trafikverket i uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg (N2018/04481/TS). Enligt uppdraget ska verket bl.a. inventera vilka åtgärder verket kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och som därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Av Trafikverkets redovisning av uppdraget (TRV 2018/93267) framgår att Trafikverket behöver arbeta mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. I maj 2020 presenterade Trafikverket en färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart (2020/7472). Färdplanen syftar till att på ett övergripande sätt beskriva hur verket prioriterar och genomför åtgärder som ska främja en överflyttning av godstransporter från väg till

järnväg och sjöfart. Färdplanen innefattar 31 prioriterade åtgärder och 19 åtgärder på längre sikt. Bland de prioriterade åtgärderna finns bl.a. att utreda brister i framtida farleder för inlandssjöfart och i samråd med branschen bedöma behovet av åtgärder.

Ett konkret resultat av arbetet för att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg är att Trafikverket sedan 2021 tillhandahåller ett kartverktyg som beskriver omlastningsplatser för järnväg och sjöfart i Sverige. I verktyget presenteras i dag hamnar och hamnavsnitt samt Trafikverkets lastplatser, men på sikt planerar Trafikverket att det i verktyget också ska finnas information om kombiterminaler och andra omlastningsplatser.

Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033

I den förra infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) betonades att det behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Det gäller såväl järnvägar som vägar, flygplatser och hamnar. I propositionen framhålls att åtgärder som rör energieffektivitet, ruttoptimering och samordning av godstransporter eller som bidrar till klimatsmart teknik, utöver att bidra till minskad klimatpåverkan, även kan minska kostnaderna för näringslivets godstransporter och långsiktigt stärka Sveriges konkurrenskraft.

I juni 2022 beslutades den innevarande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. För att underlätta överflyttningen av godstransporter till sjöfart avsattes här 400 miljoner kronor för objektet Mälaren/Rv 55 för ny- eller ombyggnad av Hjulstabron. Därutöver innebär planen att tidigare planerade åtgärder kan fullföljas, bl.a. gäller det uppgradering av slussarna i Trollhättan.

Pågående arbete

Planering för transportinfrastrukturen 2026–2037

Trafikverket fick i mars 2025 i uppdrag att ta fram förslag till en trafikslags-övergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2025/00640). Trafikverket ska i sitt planförslag föreslå hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 30 september 2025. Regeringen avser att under 2026 kunna besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

I underlagsrapporten om sjöfart till Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för 2026–2037 anges att det finns ett flertal faktorer som talar för att sjöfarten i framtiden kan behöva ta en större roll i transportsystemet. Bland annat förväntas efterfrågan på godstransporter öka vilket

riskerar att leda till mer trafik och trängsel i landinfrastrukturen. Det konstateras att trängselproblematiken är särskilt tydlig i storstadsområdena samt i områdena runt Vänern och Mälaren. I hamnar och farleder däremot finns ledig kapacitet. Det framhålls därför i rapporten att sjöfarten kan bidra till att avlasta landinfrastrukturen, i synnerhet i dessa områden. En förutsättning är emellertid att sjötransportuppläggen är ekonomiskt och miljömässigt attraktiva eller på annat sätt tillför nytta till transportköparna.

I inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen 2026–2037 betonar Trafikverket att utveckling av noder (hamnar och terminaler) är en förutsättning för ökad intermodalitet. I inriktningsunderlaget konstateras att det för närvarande görs stora förändringar i lager- och terminalstrukturen i Sverige men att avsaknaden av en systemägare för nodsystemet påverkar målbilder, strategier, åtgärdsval och investeringsplaner. För att säkerställa en effektiv och hållbar transportförsörjning för näringslivet i hela landet behövs det enligt Trafikverket en förbättrad samordning av aktörerna, och därför föreslår Trafikverket att en utredning initieras inom området.

Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Regeringen beslutade i mars 2024 om en treårig förlängning av uppdraget till Trafikverket att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart i de delar som fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet samt ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ett intermodalt godstransportsystem. Trafikverket ska inom ramen för det förlängda uppdraget fortsätta arbetet med gröna korridorer. Vidare ska Trafikverket redovisa ett förslag på en myndighetsgemensam portal med samlad information om hur nya sjöfartslinjer för inrikes sjöfart och närsjöfart kan startas i syfte att minska de administrativa bördorna. Trafikverket ska också etablera en samverkansplattform för fossilfri sjöfart inför innovationsupphandlingar. Trafikverket redovisade i januari 2025 uppdraget att ta fram ett förslag till en myndighetsgemensam informationsportal för sjöfart (TRV 2018/93261).

Sjöfartsverkets lots- och farledsavgifter

Statskontoret har, som redovisats i tidigare avsnitt, på uppdrag av regeringen utrett Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform. Statskontoret konstaterar bl.a. att Sjöfartsverkets avgifter endast marginellt bidrar till att styra mot ökad överflyttning från vägtransporter till sjötransporter. Ett undantag, menar Statskontoret, är inlandssjöfarten på Mälaren och Vänern. Där utgör sjöfartsavgifterna en relativt stor andel av kostnaderna. En eventuell sänkning av avgifterna i dessa områden skulle, enligt Statskontoret, kunna styra mot ökad överflyttning. Statskontorets rapport bereds inom Regeringskansliet.

I den årliga rapporteringen av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart redovisades i mars 2023 fem exempel på hur avgifterna skulle kunna reduceras för att främja godstransporter på Vänern och Mälaren. I redovisningen konstaterades bl.a. att en total avgiftsbefrielse för all sjötrafik i dessa områden skulle kosta staten ca 130 miljoner kronor per år. Beloppet motsvarar Sjöfartsverkets årliga intäkter från lots- och farledsavgifter i Vänern och Mälaren.

Investeringsstöd för överflyttning av gods till järnväg och sjöfart

Under 2025 har företag som är en del av den intermodala transportkedjan i Sverige möjlighet att ta del av ett investeringsstöd om totalt 199 miljoner kronor. Investeringsstödet syftar till att öka andelen godstransporter med lägre klimatpåverkan, dvs. att gods flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Stödmottagare kan få upp till 50 procent av investeringskostnaden, dock högst 10 miljoner kronor, för investeringar som bidrar till effektivare byten mellan trafikslag i godstransportkedjorna och som därmed minskar godstransporterna på väg. Trafikverket ansvarar för att hantera investeringsstödet. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar betonat att godstransportsystemets effektivitet behöver öka och transportsektorns klimatpåverkan minska. Investeringsstödet gör det enligt statsrådet lättare att räkna hem investeringar för att exempelvis öka kapaciteten och effektivisera omlastningen vid hamnar och terminaler där gods flyttas mellan trafikslag.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om inlandssjöfart och kustsjöfart, senast i betänkande 2023/24:TU17. Utskottet betonade då vikten av överflyttning av gods från väg till sjöfart inte bara för att främja klimatet utan även för att motverka kapacitetsbrist. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till de insatser som genomförs inom bl.a. den nationella godstransportstrategin och av den nationella sjöfarts-samordnaren. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Riksdagen riktade under riksmötet 2021/22 ett tillkännagivande till regeringen om bl.a. den kustnära sjöfarten (bet. 2021/22:SkU14, rskr. 2021/22:268). Tillkännagivandet är enligt regeringen inte slutbehandlat (skr. 2024/25:75).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av inlandssjöfart och kustsjöfart liksom av att sjöfarten avlastar vägtransporterna. Utskottet konstaterar att en överflyttning till sjöfart är angelägen, inte bara för klimatet, utan även för att avlasta vägnätet och järnvägen och därigenom motverka kapacitetsbrist. Utskottet välkomnar åtgärder som främjar inlands- och kustsjöfarten och konstaterar med tillfredsställelse att det, som framgår av redovisningen ovan,

har gjorts ett antal insatser på området liksom att frågan alltså är väl uppmärksammat. Det saknas därför i dagsläget skäl för utskottet att ta ytterligare initiativ på området. Utskottet avstyrker därför motionerna 2024/25:1425 (SD) yrkandena 7, 11 och 12, 2024/25:2947 (C) yrkande 82 samt 2024/25:3126 (S) yrkande 72.

Vissa frågor om hamnar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hamnar. Utskottet hänvisar till de insatser som görs bl.a. inom ramen för den nationella gods-transportstrategin och av den nationella sjöfartssamordnaren. Utskottet understryker samtidigt hamnarnas betydelse för sjöfarten och godstransportsystemet.

Jämför reservation 14 (S), 15 (SD) och 16 (C).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) anser i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 70 att en offensiv nationell hamnstrategi bör utarbetas eftersom hamnarna enligt motionärerna är av helt avgörande betydelse för svensk försörjning, beredskap och konkurrenskraft. Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33.

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 71 vill Gunilla Svantorp m.fl. (S) se över möjligheterna för hamnar att utvecklas som energihubbar.

I kommittémotion 2024/25:1407 yrkande 14 framhåller Björn Söder m.fl. (SD) att antalet säkerhetsklassade torrhamnar behöver utökas för att få mer plats och effektivare flöden. Motionärerna anser att en container som anlöper Göteborgs hamn bör kunna lastas direkt på tåg utan att förtullas och sedan transporteras exempelvis till Falköping eller Skövde till en torrhamn, där containern lastas av och förtullas. Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 17.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 55 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att sjöfartsnäringen är av central betydelse för vårt välstånd och vår handel och att regeringen därför bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse. En sådan plan skulle bl.a. kunna innefatta frågan om hur det svenska hamnnätet kan bli en allt viktigare del av den svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomiskt och miljömässigt avseende.

I motion 2024/25:2167 av Teresa Carvalho m.fl. (S) anser motionärerna att det bör tas fram en hamnstrategi för Sverige och att Sjöfartsverket bör ges i uppdrag att genomföra strategin. Strategins viktigaste uppgift är enligt motionärerna att identifiera hamnar av särskild strategisk betydelse för svenska transporter. Dessa hamnar ska prioriteras i förhållande till övriga när

det gäller statligt finansierad infrastruktur, men motionärerna menar att strategin också ska tydliggöra de åtaganden och krav som de prioriterade hamnarna ska uppfylla.

Fredrik Lundh Sammeli (S) framhåller i motion 2024/25:2212 att staten bör ta ett större ansvar för utvecklingen av Sveriges hamnar och att regeringen bör ta fram en nationell hamnstrategi. En sådan strategi bör enligt motionären bl.a. omfatta nationell samordning, investeringar i infrastruktur samt frågor om miljö och hållbarhet.

Johanna Rantsi (M) anser i motion 2024/25:2232 att man bör överväga om fler svenska hamnar bör göras till gränsövergångsställen för att underlätta för sjöfolk att mönstra på eller av det fartyg de arbetar på. Sedan en tid tillbaka är flera svenska hamnar inte längre gränsövergångsställen, vilket enligt motionären påverkar sjöfartens möjligheter att göra besättningsbyten.

Magnus Jacobsson (KD) vill i motion 2024/25:1160 underlätta processen att kunna etablera en djuphamn avsedd för montering av havsbaserad vindkraft. Motionären menar att regeringen bör göra det den kan för att bidra när en kommun i samverkan med näringslivet vill skapa förutsättningar för fossilfri el.

Bakgrund

Allmänt om de svenska hamnarna

Sjöfart har en viktig roll för godstransporter och står för drygt 60 procent av de gränsöverskridande transporterna och knappt 30 procent av de inrikes transporterna. Efter att andelen sjötransporter minskat under en femårsperiod visar preliminär officiell statistik från Trafikanalys (februari 2025) att den hanterade godsmängden i svenska hamnar ökade under 2024. Under det fjärde kvartalet 2024 ökade godsmängden med 4 procent jämfört med samma kvartal 2023. Under samma period ökade även det totala antalet passagerare med 2 procent.

Av regeringens godstransportstrategi framgår att Sveriges hamnar fungerar som internationella, nationella eller regionala logistiknoder och används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring. I Sverige finns det över 100 hamnar, både allmänna hamnar och industrihamnar, av varierande storlek som hanterar gods och som fungerar som kombiterminaler för omlastning mellan sjöfart och väg och järnväg. Totalt finns det i Sverige ca 150 möjliga omlastningsplatser för sjöfart. Av dessa är 54 allmänna hamnar och 25 ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Att hamnarna ingår i TEN-T innebär bl.a. att de kan söka medfinansiering för infrastrukturinvesteringar från Fonden för ett sammanlänkat Europa men också t.ex. vissa kvantitativa krav när det gäller alternativa bränslen och tillgång till landström till sjöfart.

De hamnar som EU har definierat som kärnhamnar eller stomhamnar (core hamnar) i TEN-T anses vara strategiskt viktiga och särskilt prioriterade och knyter an till det europeiska stomnätverkets nio korridorer. I Sverige ingår hamnarna i Göteborg, Köpenhamn-Malmö, Trelleborg, Stockholm och Luleå

i EU:s stomnät. Totalt hanterar dessa hamnar drygt 40 procent av de totala godsvolymererna i svenska hamnar.

En majoritet av de allmänna hamnarna ägs av kommuner enligt en kartläggning gjord av den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart (rapport 2021:172). Kartläggningen visar också att det inte är ovanligt med samägande antingen med andra kommuner eller med privata aktörer, medan det är ovanligt med helt privatägda allmänna hamnar.

Trafikverket och Sjöfartsverket samverkar i hanteringen av ärenden enligt plan- och bygglagen och miljöbalken som rör sjöfart. Trafikverket har ansvar för den strategiska infrastrukturplaneringen i samråd med Sjöfartsverket i sjöfartsärenden såsom hur trafikslagen samverkar på en viss sträcka, var hamnar och andra terminaler lokaliseras och vilka kapacitetsförändringar nya tvärförbindelser leder till. Sjöfartsverket har å sin sida det operativa ansvaret för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Operativa synpunkter som Sjöfartsverket lämnar kan t.ex. gälla framkomligheten, utmärkningen och kapaciteten i ett sjötrafikstråk eller en farled. Andra frågor kan vara hur sjötrafiken påverkas av planerat byggande i närheten av farleder och av sträckning, lokalisering och fri höjd på broar, kraftledning etc. som korsar farleder. Trafikverket ansvarar vidare för att peka ut riksintressen för sjöfarten och för en dialog med Sjöfartsverket om ändringar och preciseringar av utpekade riksintressen.

Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart

Inom ramen för godstransportstrategin fick Trafikverket 2018 i uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, vilket redovisas närmare i tidigare avsnitt (N2018/04482). I samordnarens uppdrag har bl.a. ingått att analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamnkapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan och regional utveckling. Med utgångspunkt i en inledande analys, Analys av torrhamnar och avlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar (I2020/00071), har flera efterföljande studier och forskningsprojekt initierats som närmare undersöker behov och förutsättningar för omlastningsplatser på de inre vattenvägarna. Till exempel har forskningsprojekt med inriktning mot samhällsplanering och urbana kajer samt urban vattenburen logistik genomförts.

Hösten 2020 utökades den nationella samordnarens uppdrag (I2020/03042). Samordnaren fick nu i uppgift att också belysa frågor om hamnar och hamnavgifter, bl.a. i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft så att fler transporter flyttas från väg till sjöfart. I rapporten Tilläggsuppdrag hamnar (I2021/02496) presenteras flera åtgärder inom området. En av de föreslagna åtgärderna är att hamnens organisation och styrning bör ses över vilket t.ex. har lett till att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har tagit fram en handledning om ägarstyrning av kommunala hamnar. Vidare menar

samordnaren att Trafikverkets möjligheter att medfinansiera investeringar i hamnars anläggningar bör utredas för att nödvändiga förändringar ska kunna genomföras. I rapporten framhålls även behovet av statlig styrning, framför allt på miljö- och klimatområdet, liksom behovet av samverkan eftersom hamnarna har en central roll inte bara för sjöfarten utan också som logistik- och energinoder.

Den nationella samordnarens uppdrag utökades ytterligare under 2022 bl.a. med uppgiften att föra en dialog med branschorganisationen Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna (I2022/00180).

Trafikverkets kartverktyg för omlastningsplatser

Sedan 2021 tillhandahåller Trafikverket, vilket nämnts i tidigare avsnitt, ett kartverktyg som beskriver omlastningsplatser för järnväg och sjöfart i Sverige med detaljerad information för respektive omlastningsplats och i förekommande fall även bilder. I verktyget presenteras i dag hamnar och hamnavsnitt samt Trafikverkets lastplatser, men på sikt planerar Trafikverket att det i verktyget också ska finnas information om kombiterminaler och andra omlastningsplatser.

Pågående arbete

Planering för transportinfrastrukturen 2026–2037

Trafikverket fick i mars 2025 i uppdrag att ta fram förslag till en trafikslags-övergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2025/00640). Trafikverket ska i sitt planförslag föreslå hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Regeringen anger i uppdraget att Trafikverket bl.a. bör beakta hur sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet ska förbättras. Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 30 september 2025. Regeringen avser att under 2026 kunna besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

I Trafikverkets inriktningsunderlag (rapport 2024:003) betonas bl.a. förbättrade förutsättningar för intermodala transporter, vilket enligt Trafikverket för sjöfarten handlar bl.a. om farledsdjup för att kunna ta emot större fartyg men också att främja utvecklingen av hamnar, terminaler och samlastning samt anpassa regelverk och avgiftssystem för olika trafikslag. I inriktningsunderlaget anges även att det finns ett behov av ökad medfinansiering av hamn- och terminalbyggnader för att främja en överflyttning av gods från väg till sjöfart. Trafikverket pekar vidare på att det tas många initiativ inom hamnverksamheten för att effektivisera godsflöden och trafik till och från hamnen, bl.a. med hjälp av artificiell intelligens (AI).

Digital teknik skapar enligt Trafikverket förutsättningar för att effektivisera hamnanlöp och underlätta kopplingen till andra trafikslag.

Fungerande hamnar vid kris

Regeringen konstaterar i propositionen Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) att Sverige är beroende av en väl fungerande sjöfart för vår utrikeshandel och varuförsörjning. Tillgången på sjötransporter under höjd beredskap behöver säkerställas så långt som möjligt. Regeringen konstaterar vidare att en väl fungerande och underhållen transportinfrastruktur, i vilken bl.a. hamnar ingår, är en viktig förutsättning för att det militära försvaret ska kunna lösa sina uppgifter. Bland annat omvärldsläget och Natomedlemskapet medför enligt regeringen behov av investeringar i den svenska transportinfrastrukturen, det rör sig t.ex. om investeringar i fasta installationer som hamnar. Trafikverket har fått i uppdrag att tillsammans med Sjöfartsverket, Försvarsmakten och Fortifikationsverket inleda förberedande utredningar och undersökningar för att en reservhamn till Visby hamn ska skapas i Kappelshamn på Gotland så snart möjligt.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och SKR publicerade i mars 2024 en handbok om civil beredskap för hamnar som riktar sig till kommuner och kommunala verksamheter (MSB2312). Mot bakgrund av hamnarnas viktiga roll i det svenska transportsystemet beskrivs i handboken bl.a. hur rollerna och ansvarsfördelningen för hamnarna ser ut mellan kommuner, länsstyrelser, Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Polismyndigheten och Sveriges Hamnar. I handboken finns även beskrivningar som rör områdena risker och sårbarheter, planering samt utbildning och övning.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om hamnar, senast i betänkande 2023/24:TU17. Utskottet underströk då hamnarnas betydelse för sjöfarten och godstransportsystemet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning bl.a. till de insatser som genomförs inom t.ex. den nationella godstransportstrategin och av den nationella sjöfartssamordnaren. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka svenska hamnars betydelse för sjöfarten och godstransportsystemet liksom betydelsen av en väl fungerande infrastruktur kring dessa. Utskottet påminner i sammanhanget om att hamnarnas roll är väl uppmärksammat i godstransportstrategin. Utskottet vill även särskilt framhålla det arbete som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart gör inom ramen för sitt uppdrag där samverkan med hamnarnas aktörer är en viktig del för att utveckla hamnarna men även för att

identifiera adekvata åtgärder. Utskottet konstaterar likaså att frågor om torrhamnar liksom beredskapsfrågor är uppmärksammade i genomförda och pågående initiativ. När det gäller frågan om gränsövergångsställen förutsätter utskottet att frågan beaktas och att åtgärder vidtas i den utsträckning det bedöms lämpligt i arbetet vid Justitiedepartementet.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan bedömer utskottet att det inte finns något behov av att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsyrkandena. Motionerna 2024/25:1160 (KD), 2024/25:1407 (SD) yrkande 14, 2024/25:1425 (SD) yrkande 17, 2024/25:2167 (S), 2024/25:2212 (S), 2024/25:2232 (M), 2024/25:2947 (C) yrkande 55, 2024/25:3126 (S) yrkandena 70 och 71 samt 2024/25:3236 (S) yrkande 33 avstyrks därmed.

Marin kartering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om marin kartering. Utskottet hänvisar bl.a. till det arbete som pågår inom området vid Havs- och vattenmyndigheten och Sveriges geologiska undersökning.

Jämför reservation 17 (MP).

Motionen

I partimotion 2024/25:3037 yrkande 187 anser Daniel Helldén m.fl. (MP) att den svenska marina karteringen behöver förbättras. Motionärerna anser att geografisk information till offentliga myndigheter och forskningsändamål inte ska finansieras med avgifter utan att Sjöfartsverket bör tilldelas anslagsmedel för att täcka kostnaden. Motionärerna anser vidare i yrkande 188 att en särskild utredare bör få i uppgift att ta fram ett organisationsförslag för en miljö för en sammanhållen marin kartering i Sverige. Utredaren bör enligt motionärerna bl.a. lämna förslag på vilken eller vilka myndigheter som ska få ansvar för att tillhandahålla och förvalta en sådan miljö samt vilka anslagsmedel som krävs.

Bakgrund

Sveriges geologiska undersökning (SGU) ansvarar för att ta fram marin-geologiska data och utforska och kartlägga bottenförhållanden inom svenskt territorialhav och ekonomisk zon. Sjöfartsverket ansvarar enligt sin instruktion för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning), och samordning av sjögeografisk information inom Sverige. Havs- och vattenmyndigheten (HaV) ansvarar också för delar av den marina karteringen och har sedan 2016 arbetat med att ta fram heltäckande kartor över den marina miljön i områden som täcker både territorialvattnet och den ekonomiska zonen, och som längs kusten avgränsas av strandlinjen. HaV:s arbete genomförs inom projektet Nationell marin kartering inom vilket nya

kartor tas fram med hjälp av både befintliga och nyinsamlade data och myndigheten arbetar för en mer sammanhållen och långsiktig nationell marin kartering.

SGU har sedan 2020 i uppdrag av HaV att ansvara för att utveckla en analysmiljö för marin kartering där rumsliga data samlas in, bearbetas och utvecklas för att tillgodose olika behov av beslutsunderlag. Ambitionen är att data- och kunskapsuppbyggnaden vid SGU ska ske i samarbete med andra myndigheter och organisationer där experter inom de olika sakområdena finns. Ett mål med analysmiljön är att göra den samlade kunskapen tillgänglig för alla myndigheter som arbetar inom området så att svenskt havsmiljöarbete så långt det är möjligt utgår från samma underlag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att arbete pågår för en mer sammanhållen och långsiktig nationell marin kartering. Utskottet vill särskilt lyfta fram det arbete som pågår för att utveckla en analysmiljö för marin kartering där rumsliga data samlas in, bearbetas och utvecklas för att tillgodose olika behov av beslutsunderlag. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att för närvarande ta något initiativ på området och avstyrker därmed motion 2024/25:3037 (MP) yrkandena 187 och 188.

Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om arbetet med sjöfartens miljö- och klimatpåverkan. Utskottet framhåller att Sverige är ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet som tar ansvar för miljön, och utskottet menar att det även i fortsättningen är viktigt att Sverige har en hög ambitionsnivå. Utskottet konstaterar vidare att sjöfarten har flera utmaningar att hantera på miljö- och klimatområdet. Utskottet framhåller därför det arbete som görs inom EU och IMO för att minska miljö- och klimatpåverkan och uppnå en hållbar sjöfart på lika villkor och välkomnar även de initiativ som regeringen har tagit inom området.

Jämför reservation 18 (S), 19 (SD), 20 (C) och 21 (MP).

Motionerna

I partimotion 2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 107 framför motionärerna att Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och HaV gemensamt bör ta fram en vägledning för reglering av sjöfarten, inklusive fritidsbåtar, i marina skyddade områden. I yrkande 119 anför motionärerna att det är nödvändigt att HaV får till uppgift att upprätta ett nationellt register över muddrings- och

dumpningsärenden. Motionärerna påminner om att detta också är något som Miljömålsberedningen har lyft fram. I yrkande 157 efterfrågar motionärerna en ändring i HaV:s instruktion så att det också framgår att myndigheten ska ansvara för att sjöfartens påverkan på havsmiljön och dess ekosystem integreras och beaktas i internationellt, nationellt och regionalt arbete med strategier, planer och förvaltning. I yrkande 170 framför motionärerna att regeringen i EU bör verka för striktare miljökrav samt främjande av miljövänlig teknik bl.a. i den kommande översynen av fritidsbåtsdirektivet, påskynda utbytet av äldre tvåtaktsmotorer samt öka användningen av miljövänligare bränslen och motortyper (t.ex. elmotorer).

I kommittémotion 2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 31 framhåller motionärerna vikten av att ställa om till fossilfri sjöfart. Motionärerna pekar på att sjöfartens fossila beroende behöver minska och ersättas med förnybara alternativ.

Gunilla Svantorp m.fl. (S) lyfter i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 74 fram behovet av att förutsättningarna för skärgårdstrafikens konvertering till el eller andra klimatvänliga drivmedel förbättras.

I kommittémotion 2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23 framför motionärerna att det bör vara gemensamma miljöregler inom EU. Motionärerna pekar på att det annars finns en risk att industrier flyttar från Sverige, samtidigt som utsläppen är desamma eller t.o.m. ökar.

Ulrika Heie (C) m.fl. anför i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 78 att regeringen bör ge ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar. I yrkande 80 framför motionärerna ett önskemål om att laddstolpar längs kusten ska inkluderas i Trafikverkets uppdrag. Motionärerna lyfter i yrkande 95 att de ekonomiska incitamenten att välja förnybara framför fossila drivmedel bör stärkas även inom sjöfarten. Motionärerna framför att det bör ske genom att sträva efter lagstiftning internationellt och inom EU.

I kommittémotion 2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 67 framförs ett önskemål om att undersöka möjligheten att ta fram riktlinjer som säger att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som anläppt eller avgått från svensk hamn inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045. I yrkande 68 anför motionärerna att regeringen bör se över möjligheten att införa miljözoner för sjöfarten. Syftet skulle enligt motionärerna vara att öka användningen av landström när fartyg ligger i hamn och att minska koldioxidutsläppen.

Markus Wiechel m.fl. (SD) framför i motion 2024/25:2978 yrkande 10 att regeringen bör återkomma med förslag som syftar till att stimulera elektrifieringen av pendelbåts- och skärgårdsflottan, exempelvis genom övergångsbidrag för mindre rederier som är i behov av att investera i en elektrifierad båtflotta. Motionärerna pekar på att det för att i snabb takt bistå i arbetet med att elektrifiera färjeflottan krävs tydliga incitament att faktiskt snabba på omställningen.

Magnus Manhammar (S) framför i motion 2024/25:894 att man bör studera förutsättningarna för att leda om farleder för kommersiell fartygstrafik från känsliga områden i Östersjön. Motionären lyfter fram att det finns områden som är mer känsliga än andra.

Bakgrund

Fartygstrafiken i vattnen runt Sverige är intensiv och Östersjön tillhör världens mest trafikerade hav. Fartygstrafiken kan påverka miljön på olika sätt, både direkt och indirekt, och generera utsläpp både till luft och till vatten. När det gäller luftutsläpp bidrar sjöfarten exempelvis till utsläppen av koldioxid, svaveldioxid, kväveoxider och partiklar. Naturvårdsverket uppger att huvuddelen, ungefär 70 procent, av utsläppen från utrikes transporter kommer från sjöfart, vilka uppgick till ungefär 5,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2023. Det är ungefär dubbelt så mycket som 1990.

De flesta bestämmelser med syftet att skydda miljön som gäller sjöfarten är i grunden internationella och arbetet bedrivs inom ramen för flera internationella organisationer. Att sjöfarten i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete innebär att flagg- och kuststaterna har begränsade möjligheter att ställa nationella krav på sjöfarten. Arbetet bedrivs främst inom IMO. Miljöfrågor behandlas huvudsakligen i kommittén till skydda av den marina miljön, och det är Transportstyrelsen som samordnar Sveriges deltagande där.

Den mest omfattande internationella konventionen för miljöskydd är den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Marpol) som beslutats av IMO. Detaljerade bestämmelser för att förhindra förorening från fartyg finns också i andra resolutioner och koder från IMO.

Helcom arbetar för att skydda den marina miljön i Östersjön från alla typer av föroreningar. I Helcom sluts regionala överenskommelser mellan Danmark, Estland, EU, Finland, Tyskland, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland och Sverige.

Osparkkommissionen har beslutat om att skydda havsområden på internationellt vatten i Nordostatlanten när det gäller ekosystemen och den biologiska mångfalden i dessa områden.

Pågående arbete

Sjöfartens klimatpåverkan

Regeringens klimatpolitiska handlingsplan

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan från december 2024 konstateras att ca 90 procent av Sveriges import och export transporteras med sjöfart och att sjöfarten är av avgörande betydelse för handel och ökat välbefinnande, i Sverige och i världen. Regeringen framhåller samtidigt att sjöfarten står för ungefär

3 procent av de globala växthusgasutsläppen. Vidare framför regeringen att antalet sjötransporter väntas öka till följd av en växande global efterfrågan på godstransporter. Under de senaste åren har det skett en betydande utveckling av lösningar som minskar energianvändningen – fartyg som drivs med fossilfria sjöfartsbränslen eller el samt nya, effektivare godslösningar. Regeringen konstaterar dock att sjöfarten trots denna utveckling ligger efter vägtransporterna i omställningen. Regeringen pekar på att det finns flera hinder. Bland annat är sjöfarten mångskiftande till sin karaktär, fartyg och båtar byggs i olika storlekar, de har i regel lång livslängd och är i hög grad specialiserade för att utföra olika typer av transportarbete. Det innebär att det krävs olika och anpassade lösningar för att minska utsläppen. Ett annat hinder är att kostnaden för hållbara bränslen och tekniker är högre än för motsvarande konventionella, och det finns en begränsad betalningsvilja hos transportköparna och därmed begränsad efterfrågan. Regeringen framhåller även att yrkestrafiken i hög grad är internationell och måste förhålla sig till de förutsättningar som finns globalt. Bristen på effektiv global lagstiftning på klimatområdet är en barriär för sjöfartens omställning. I den klimatpolitiska handlingsplanen framför regeringen även att omställningen till hållbara och fossilfria drivmedel för sjöfarten, precis som för flyget, kräver ett helhetsgrepp om inblandning, produktion och infrastruktur. I den klimatpolitiska handlingsplanen anför regeringen att den bedömer att EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) kommer att fortsätta att vara ett viktigt instrument för att kraftigt minska utsläppen mellan 2030 och 2040. Regeringen avser att verka för att ambitionen i lagstiftningen upprätthålls.

Växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten

Sjöfartens utsläpp av växthusgaser, framför allt från godstransporter, sker ofta över landgränser och mellan kontinenter. Styrning på global nivå är därför centralt för att sjöfarten ska kunna ställa om. Det pågår ett globalt samarbete inom IMO och det har satts upp mål som innebär att världens länder ska sträva mot att den internationella sjöfarten når nettonollutsläpp till eller omkring 2050. Ambitionen är kollektiv och innebär inte några åtaganden för enskilda stater, men målet ska nås inom sjöfarten och utan kompensatoriska åtgärder i andra sektorer. Därtill har IMO beslutat om mellanliggande kontrollstationer för utsläppsminskningar. Det finns även ambitioner om att öka sjöfartens energieffektivitet och om att användningen av tekniker och drivmedel med noll eller nära noll växthusgasutsläpp ska motsvara 5–10 procent av sjöfartens energibehov på global nivå 2030. IMO arbetar nu med att utveckla styrmedel för att minska sjöfartens globala utsläpp i linje med de antagna målen. Inriktningen är att ta fram en global drivmedelsstandard, med krav på användning av hållbara sjöfartsdrivmedel med stegvis lägre klimatpåverkan, i kombination med en marknadsbaserad mekanism som beräknas träda i kraft under 2027.

EU:s lagstiftningspaket om klimat

I juli 2021 lade kommissionen fram ett lagstiftningspaket för att nå det nya 2030-målet. Paketet kallas 55-procentpaketet (Fit for 55) och innehåller bindande regler på klimat-, energi- och transportområdena som styr hur EU ska nå minst 55 procent minskade nettoutsläpp till 2030 jämfört med 1990 och nå klimatneutralitet senast 2050. I 55-procentpaketet ingår bl.a. ändrade regler för EU ETS, regler för att minska utsläppen och öka användningen av hållbara drivmedel för sjöfarten (Fuel EU Maritime) och regler om laddinfrastruktur och vätgas.

Utsläppshandel och krav på minskad utsläppsintensitet för sjöfarten inom EU

EU ETS regleras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG. Genom EU ETS sätts ett pris på koldioxid och ett årligt tak för utsläpp i de sektorer som omfattas. Systemet täcker ca 40 procent av EU:s totala utsläpp. Regelverkets övergripande ambition har genom 55-procentpaketet skärpts från 43 till 62 procents utsläppsminskningar till 2030 jämfört med 2005 års nivåer genom att antalet utsläppsrätter på marknaden kommer att minska i snabbare takt. Sedan 2024 inkluderas sjöfarten i EU ETS. Sjöfartssektorn kommer att successivt fasas in i utsläppshandelssystemet och fr.o.m. 2026 ska sektorn vara helt inkluderad. Inledningsvis omfattas större fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 för perioden 2024–2026.

Utsläppen som omfattas är enligt följande:

- På resor mellan medlemsstater och inom hamnar i EU omfattas 100 procent av utsläppen.
- På resor till hamnar som har ett avstånd på upp till 300 nautiska mil från en EU-hamn omfattas 100 procent av utsläppen.
- På resor mellan en medlemsstat i EU och ett tredjeland omfattas 50 procent av utsläppen.

Fuel EU Maritime

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport började i huvudsak tillämpas den 1 januari 2025. EU-förordningen syftar till att minska sjöfartens klimatpåverkan genom att öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättande energikällor vid sjötransporter. I förordningen fastställs enhetliga regler för ett gränsvärde för växthusgasintensiteten i energi som används ombord på fartyg och en skyldighet för fartyg att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamn. Förordningen ska tillämpas på alla fartyg, oberoende av flagg, som har en bruttodräktighet över 5 000 och som används för att transportera passagerare eller gods för kommersiella ändamål. För att förordningen ska kunna tillämpas på ett

ändamålsenligt sätt har kompletterande nationella bestämmelser införts med regler om bl.a. straffavgift, sanktionsavgift, tillsyn och överklagande.

Infrastruktur för alternativa bränslen

Sommaren 2023 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (AFIR). AFIR tillämpas sedan den 13 april 2024 och innehåller mål för omfattningen och placeringen av den infrastruktur för alternativa drivmedel som medlemsstaterna ska uppnå vid olika angivna tidpunkter. Målen och vissa andra krav ska antas av varje medlemsstat i ett nationellt handlingsprogram, som ska utvärderas och följas upp löpande. När det gäller hamnar berörs färjor, kryssningsfartyg och containerfartyg för trafik med fartyg med en bruttodräktighet över 5 000. För berörda hamnar innebär AFIR att mål, nationella handlingsplaner och rapporteringsmekanismer föreskrivs. De hamnar som har tillräcklig trafik för att omfattas av målen ska fr.o.m. den sista december 2029 ha kapacitet att tillhandahålla landström till minst 90 procent av anlöpen med container-, ro-pax- respektive passagerarfartyg med en bruttodräktighet över 5 000.

Sjöfartsnäringsens klimatmål

Sjöfartsnäringsen har satt upp klimatmål för sektorn och i mars 2019 överlämnades dess färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Färdplanen togs fram av Svensk Sjöfart, Skärgårdsredarna och Sveriges Hamnar. Färdplanen innehåller bl.a. en analys av utmaningar för en fossilfri sjöfart och en checklista med ett stort antal förslag på åtgärder, dels för sjöfartsnäringsens aktörer, dels för politiker, myndigheter, kommuner och andra aktörer.

Gröna sjöfartskorridorer

Sverige har tillsammans med en rad länder kommit överens om att verka för att införa ett antal gröna sjöfartskorridorer genom den s.k. Clydebank-deklaration. Ambitionen är att ha minst sex gröna sjöfartskorridorer i drift i mitten på 2020-talet, och fram till 2030 ska ytterligare korridorer vara fossilfria. Begreppet som sådant definieras inte närmare än att bränslet ska vara fossilfritt utifrån ett livscykelperspektiv. En grön sjöfartskorridor är en linje som trafikeras av fartyg som inte släpper ut några växthusgaser. Sverige har åtagit sig att underlätta för berörda aktörer och undanröja hinder samt att överväga att integrera bestämmelser för gröna korridorer i nationella handlingsplaner. Trafikverket och den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart arbetar bl.a. för att införa gröna sjöfartskorridorer i Sverige. Som ett första steg i arbetet med gröna sjöfartskorridorer gjordes det under 2022 en inledande kartläggning där elva linjer med särskilt goda förutsättningar för att bli gröna sjöfartskorridorer identifierades. Under sommaren 2024 presenterades en handlingsplan för hur arbetet med gröna sjöfartskorridorer ska bedrivas fram till juni 2027. Handlingsplanen beskriver olika insatser för att överbrygga ekonomiska hinder i syfte att stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer.

Handlingsplan för fossilfria drivmedel

Regeringen beslutade i maj 2025 om att en utredare ska ta fram en handlingsplan för fossilfria drivmedel för bl.a. sjöfarten. Utredaren ska analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas. Tillgången kan tillgodoses genom produktion i Sverige och genom import. Utifrån utredningens analys och kartläggning ska utredaren ta fram en handlingsplan med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjö- och luftfart. I handlingsplanen bör det bl.a. ingå en beskrivning av förväntad inhemsk produktion och import och hur en ökad samordning och samverkan med berörda aktörer i näringslivet, akademien och den offentliga sektorn kan utformas. Utredningen kompletterar uppdraget som regeringen gav till Energimyndigheten i januari 2025 (se nedan). Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar framfört att omställningen till hållbara och fossilfria drivmedel för sjöfarten och luftfarten kräver ett helhetsgrepp. Utredaren ska lämna sitt förslag på handlingsplan senast den 30 april 2026.

Uppdrag till Energimyndigheten

I januari 2025 gav regeringen Energimyndigheten i uppdrag att analysera behovet av stöd för att påskynda omställningen till en fossilfri sjö- och luftfart. Energimyndigheten ska även föreslå hur utformningen av sådana stöd ska se ut. Regeringen framhåller att fartyg och flyg i hög grad är beroende av fossila bränslen i dag och regeringen ser därför ett behov av ytterligare insatser för att komplettera den klimatlagstiftning på EU-nivå som nu genomförs i Sverige inom sektorn. Uppdraget ska redovisas den 1 februari 2026.

Hållbara förnybara drivmedel för sjöfarten

Som nämnts tidigare har det genom AFIR tagits fram bindande krav på EU:s medlemsstater att säkerställa en utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel som är tillgänglig för allmänheten i hela EU. Energimyndigheten har fått i uppdrag att bistå regeringen med underlag och bedömningar så att Sverige kan uppfylla de skyldigheter som följer av förordningen. Av Energimyndighetens senaste rapportering från november 2024 framgår att intresset för fartyg som drivs på flytande naturgas och biogas har ökat sedan mitten av förra decenniet. Den största användaren av flytande naturgas på svenskt vatten är färjorna som går mellan Visby, Nynäshamn och Oskarshamn, vilket motsvarar 14 procent av inrikes energianvändning inom sjöfarten under 2022.

Klimatklivet kan ge stöd till investeringar som krävs för att övergå till eldrift, biogas eller andra hållbara drivmedel. Företag inom sjöfartsnäringsen kan ansöka om medel för att genomföra nödvändiga investeringar för omställning, såsom elektrifiering av färjor eller landanslutning i hamn. Stöd till investeringar som främjar hydrerad vegetabilisk olja (HVO) kan ges när

drivmedlet som ersätts inte omfattas av reduktionsplikt och det därför inte finns andra styrmedel som främjar biodrivmedel.

Regeringen underströk i den nationella godstransportstrategin från 2018 att det är viktigt att infrastrukturen för förnybara drivmedel möter godstransporternas behov. Vidare framhölls i sammanhanget att infrastruktur som möjliggör för fartyg att tanka flytande naturgas (LNG) är ett första steg i bytet till flytande biogas (LBG).

Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin. Myndighetens fjärde uppföljningsrapport Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2022 (rapport 2022:9) som publicerades i mars 2022 har fokuserat på arbetet hittills med att genomföra strategin genom en systematisk genomgång av insatserna. Trafikanalys konstaterar här att det finns två terminaler för LNG i drift i Sverige, i Lysekil och Nynäshamn.

Fonden för ett sammanlänkat Europa finansierar insatser inom ramen för bl.a. det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Sverige har på detta sätt fått medfinansiering från EU för bl.a. insatser som LNG för fartyg samt färjor som drivs med batteridrift.

Elektrifiering inom sjöfarten

Elektrifiering inom sjöfarten kan förutom framdriften av fartygen och strömförsörjning under gång även avse laddning när fartygen ligger vid kaj, s.k. landström.

Genom den tidigare nämnda EU-förordningen Fuel EU Maritime införs en skyldighet för passagerarfartyg och containrar att använda landströmsförsörjning för alla elbehov när de är förtöjda vid kajen i större EU-hamnar fr.o.m. 2030, i syfte att minska luftföroreningarna i hamnar, som ofta ligger nära tätbefolkade områden.

Av Trafikanalys rapport Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag, från november 2024, framgår att bara 5 procent av den totala energin som fartyg använder vid kaj i svenska hamnar var landström 2022. Denna del kan enligt myndigheten antas öka under kommande år med tanke på kraven i AFIR att tillhandahålla landström och kraven i Fuel EU Maritime för passagerar- och containerfartyg att använda landströmsförsörjning för alla elbehov när de är förtöjda vid kajen i större EU-hamnar fr.o.m. 2030. Trafikanalys konstaterar samtidigt att hamnar enligt gällande regler, till skillnad från flygplatser, i dag inte får sälja el för annans räkning, vilket försvårar elöverföringen till fartygen.

Av Energimyndighetens tidigare nämnda rapportering om skyldigheter som följer av AFIR från november 2024 framgår att elektrifieringen av sjöfarten börjar komma ur en utvecklingsfas. I rapporten anges att Trafikverket driver flertalet av Sveriges vägfärjor och har påbörjat en elektrifieringsprocess. År 2016 togs beslut om att Färjerederiets flotta ska bli klimatneutral samt att huvudalternativet är elektrifiering, eftersom elektrifiering passar vägfärjornas

trafikmönster med relativt låga hastigheter och reseavstånd samt möjlighet att investera i långsiktiga avtal med landanläggningar. Hösten 2024 var tio fartyg elektrifierade, huvudsakligen linfärjor som har lägre energiförbrukning. Under kommande år ska det enligt rapporten ske en stor uttullning även av elektrifierade frigående färjor som både är större, går snabbare och tar fler fordon. I rapporten anges vidare att det utöver Trafikverkets färjor finns ett antal eldrivna färjor och turistbåtar i drift, t.ex. två konverterade färjor mellan Helsingborg och Helsingör. Energimyndigheten uppger att möjligheten att använda eldrivna fartyg förväntas vara begränsad till dessa segment fram till 2030 på grund av tekniska och logistiska begränsningar.

I regeringens klimathandlingsplan från 2024 föreslås att en analys ska genomföras av hur man på ett effektivt sätt ska kunna främja fartyg som drivs på el och konvertering av fartyg till eldrift. Dessa förslag genomförs, med vissa tillägg, i det tidigare nämnda uppdraget till Energimyndigheten. Regeringen bedömer att elektrifiering av transportsektorn är centralt för att Sverige ska nå sina klimatmål och åtaganden inom EU.

I regleringsbrevet för 2022 fick Trafikanalys två uppdrag av regeringen som handlar om ökad elektrifiering inom sjöfarten. Ett uppdrag handlar om att öka användningen av land- och laddström, och ett annat om att utreda förutsättningarna för eldrivna fartyg. Uppdragen redovisades i december 2022 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. I sin redovisning av regeringsuppdraget föreslog Trafikanalys nya styrmedel för elsjöfart, bl.a. en skattereduktion för landström, en klimatpremie för elfartyg och stöd till land- och laddinfrastruktur i hamnar. Trafikanalys framför att det är främst inom passagerartrafiken, med sina ofta korta resor och sin stadiga trafik på samma hamnar, som det finns förutsättningar för batterielektriska fartyg, särskilt om fartbehovet kan hållas nere.

När det gäller hamnarnas elektrifiering med infrastruktur menar Trafikanalys att den behöver gå hand i hand med utvecklingen av elektrifierade fartyg. Trafikanalys påpekar att Sverige ligger i framkant i Europa när det gäller antalet hamnar som i någon form erbjuder landström, men den totala användningen av landström är låg då endast 5 procent av den totala energin som fartyg använder vid kaj i svenska hamnar kommer från landström. Trafikanalys understryker vikten av ett brett arbete och en kombination av styrmedel för att minska trösklarna för en ökad elsjöfart.

När det gäller frågan om miljözoner i hamnar har Trafikanalys även kommit fram till att det inte är lämpligt att införa miljözoner i vissa hamnar för att öka användningen av ladd- och landström. Enligt myndigheten är miljözoner generellt sett ett styrmedel som kan ha sin plats när marknaden är mogen och det finns flera operatörer inom relevanta segment som kan leva upp till de krav som ställs. Elektrifieringen av sjöfarten har dock enligt myndigheten inte kommit dit än.

I oktober 2021 beslutade regeringen att inrätta en elektrifieringskommission. Elektrifieringskommissionen hade i uppdrag att lägga särskilt fokus på att kartlägga och identifiera utvecklingsområden för hur bl.a. en ökad

elektrifiering av sjöfarten kan påskyndas, inklusive behovet av utbyggnad av infrastruktur för laddning eller tankning av vätgas vid hamnar för att påskynda en övergång till helt eller delvis eldrivna fartyg.

I den nationella godstransportstrategin från 2018 framhålls att utvecklingen av batteridrift för sjöfarten går snabbt framåt och att dagens sjöfart i vissa fall kan använda batterier för drift av fartyg på kortare sträckor och vid manövrering i hamn. Fartyg kan även använda el och ladda batterier genom landanslutningar när fartyg ligger vid kaj.

Sjöfart i känsliga kust- och havsområden

Enligt FN:s havsrättskonvention Unclos är staterna skyldiga att skydda och bevara den marina miljön och vidta de åtgärder som krävs och som är förenliga med konventionen för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar av den marina miljön från alla slags källor. Flera hårt trafikerade fartygsrutter i Sveriges närområde passerar nära eller genom marina skyddade områden som Natura 2000-områden och marina naturreservat samt andra känsliga havsområden. Få havsområden i Sveriges närhet är helt fria från fartygstrafik.

På initiativ av havsområdets kuststater kan IMO besluta om regionala särkrav för s.k. särskilt känsliga havsområden. År 2005 utpekades Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde, vilket öppnar för specifika åtgärder, t.ex. trafikstyrning som visar sjöfarten hur den ska undvika ett område för att det är svårnavigerat eller för att det är särskilt känsligt. Andra åtgärder kan vara striktare tillämpning av krav på utsläpp och krav på utrustning eller införande av sjötrafikinformationstjänst. Totalt finns det 14 särskilt känsliga havsområden, och 3 av dessa återfinns i norra Europa: Östersjön, Vadehavet och västeuropeiska vatten. Härutöver finns ett flertal specialområden som är beslutade av IMO och finns i Marpol. Östersjön och Nordsjön samt Engelska kanalen är utpekade utsläppskontrollområden, vilka delas in i kontrollområden för luftutsläpp av svavel från fartyg (SECA) och av kväveoxider (NECA).

Miljömålsberedningen föreslog i sitt delbetänkande att en särskild utredare ska 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. Miljömålsberedningen föreslog vidare att regeringen ska verka för att IMO fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön ändras eller läggs om. Miljömålsberedningen pekade ut områdena över Salvorev, mellan Fårö och Gotska sandön samt mellan Norra Midsjöbanken och Hoburgs bank. Miljömålsberedningen anförde att regeringen därför så fort som möjligt bör begära att IMO fattar beslut om att områdena fredas från kommersiell fartygstrafik genom att farlederna läggs om till alternativa rutter.

HaV ska enligt sin instruktion för 2025 sammanställa och på ett överskådligt sätt redovisa tillgänglig information om status för skyddet av limniska och marina områden i Sverige. När det gäller kustområden och marina områden ska myndigheten göra en bedömning av om skyddet är utformat så

att det bildar ett representativt, ekologiskt sammanhängande och funktionellt nätverk som bidrar till att säkerställa och bevara den biologiska mångfalden i svenska hav. Uppdraget ska redovisas senast den 15 september 2025.

Dumpning av muddermassor i havet

HaV samlar årligen in information från länsstyrelserna om beviljade och utnyttjade dispenser för dumpning av muddermassor i havet. Myndigheten samlar in uppgifterna från domar och tillståndsbeslut men även från anmälnings- eller tillsynsbeslut eller kontrollrapporter. HaV är skyldig att sammanställa och rapportera uppgifter om påverkan på havsmiljön till följd av dumpning och muddring enligt Helcom, Oskar och IMO.

Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

I mars 2024 beslutade regeringen att förlänga uppdraget som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart i de delar som fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet samt ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ökad intermodalitet i godstransportsystemet. En ny uppgift för samordnaren blir att etablera en samverkansplattform med relevanta offentliga aktörer, t.ex. på lokal och regional nivå, för att utveckla former för innovationsupphandlingar som kan påskynda sjöfartens omställning till fossilfrihet och elektrifiering. Som nämnts tidigare i betänkandet presenterade Trafikverket sin årliga redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart den 27 mars 2025. I redovisningen framförs bl.a. att det behövs en kombination av olika styrmedel för att påskynda sjöfartens omställning och underlätta etableringen av gröna sjöfartskorridorer före 2030.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om vissa miljö- och klimatfrågor, senast i betänkande 2023/24:TU17. Utskottet konstaterade bl.a. att internationella beslut är avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten och att förutsatte att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor inom ramen för det internationella samarbetet för att förbättra såväl havs- som landmiljöer och minska sjöfartens utsläpp. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till de insatser som genomförs inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att sjöfarten spelar en viktig roll i transportsystemet genom att tillgodose effektiva transporter och genom att den har en avgörande betydelse för handel och ökat välstånd – såväl i Sverige som i övriga världen. Utskottet kan konstatera att det under de senaste åren har ägt

rum en betydande och positiv utveckling av lösningar som bidrar till att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, vilket utskottet välkomnar. Utskottet kan samtidigt, liksom tidigare, konstatera att sjöfarten har flera utmaningar att hantera på miljö- och klimatområdet för att på ett genomgripande sätt kunna bidra till den gröna omställningen.

Utskottet vill betona att rening av sjöfartens utsläpp är ett angeläget område i omställningen till ett hållbart transportsystem. Utskottet vill samtidigt framhålla att de flesta bestämmelser i grunden är internationella och att arbete bedrivs inom ramen för flera internationella organisationer. Utskottet vill bl.a. nämna den internationella sjöfartsorganisationen IMO och arbetet med Marpol. När det gäller motionsförslagen om arbetet inom EU och behovet av gemensamma miljöregler inom EU vill utskottet framhålla att det arbete som görs inom EU och IMO är avgörande för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan och uppnå en hållbar sjöfart på lika villkor. Utskottet ser positivt på att Sverige har varit aktivt i arbetet med att genomdriva regionala regelverk som bl.a. utsläppskontrollområdena för kväveoxider (NECA) och svaveldioxid (SECA) samt förbud mot toalettavlopp. Utskottet utgår från att regeringen fortsätter att aktivt driva viktiga frågor inom ramen för det internationella samarbetet.

Utskottet vill vidare betona att en elektrifiering av transportsektorn är centralt för att Sverige ska nå sina klimatmål och åtaganden inom EU. Utskottet välkomnar därför regeringens arbete med elektrifiering både inom sjöfarten och i hamnarna. När det gäller motionsförslagen om bl.a. fossilfri sjöfart, elektrifiering samt landström och miljözoner i hamnarna vill utskottet framhålla att sjöfarten är ett relativt energieffektivt trafikslag, men att det samtidigt är angeläget med minskade utsläpp från sjöfarten. Detta kräver bl.a. ett förbättrat tillhandahållande och ökad användning av miljövänliga drivmedel. Utskottet kan konstatera att IMO arbetar med att utveckla styrmedel för att minska sjöfartens globala utsläpp. Vidare vill utskottet uppmärksamma att det inom detta område behövs bl.a. fortsatta insatser för forskning och utveckling, och utskottet välkomnar därför de initiativ som kommissionen har tagit för att öka användningen av hållbara förnybara bränslen i sjöfarten. Utskottet utgår från att regeringen fortsätter att aktivt verka för att öka användningen av hållbara förnybara bränslen i sjöfarten. Utskottet följer det fortsatta arbetet med stort intresse och vill understryka att elektrifiering av sjöfarten är angeläget för att göra transportsystemet fossilfritt. Eldrift genererar både lägre utsläpp och mindre buller. Utskottet välkomnar därför de många initiativ som regeringen har tagit när det gäller bl.a. landström i hamnar, miljözoner och ökad elektrifiering av transportsektorn. Utskottet vill även uppmärksamma EU:s förordning AFIR som bl.a. reglerar frågan om landström i hamnarna. Utskottet konstaterar också att Färjerederiets plan för att säkra tillgången på effektiva och miljövänliga färjor fram till 2045 är ett steg i rätt riktning till fossilfri sjöfart. Vidare välkomnar utskottet Elektrifieringskommissionens arbete liksom arbetet med elektrifieringsstrategin och fortsätter att med stort intresse följa åtgärderna för att främja en

ökad elektrifiering inom sjöfarten. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att regeringen har beslutat att förlänga uppdraget till Trafikverket att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Uppdraget innebär att arbetet med s.k. gröna korridorer ska fortsätta och en plan tas fram där rederier inkluderas i arbetet. Denna del ska leda till en översiktlig handlingsplan för gröna korridorer. Vidare välkomnar utskottet regeringens uppdrag till Energimyndigheten att analysera behovet av stöd för att påskynda omställningen till bl.a. en fossilfri sjöfart.

När det gäller motionsförslaget om farleder kan utskottet konstatera att Östersjön är ett av världens mest trafikerade hav och att fartygstrafiken kan påverka miljön på olika sätt. Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde, vilket har öppnat för specifika åtgärder när det gäller t.ex. trafikstyrning för att undvika vissa känsliga områden.

När det gäller motionsförslagen om bl.a. myndighetsansvaret för frågor om sjöfartens påverkan på havsmiljön och om vägledningsbehovet vill utskottet betona att HaV är en förvaltningsmyndighet på miljöområdet för frågor om bevarande, restaurering och hållbart nyttjande av sjöar, vattendrag och hav. Myndigheten ska enligt sin instruktion vara pådrivande, stödjande och samlande vid genomförandet av miljöpolitiken. Myndigheten ska vidare bl.a. vara samlande i havsmiljöarbetet och samordna uppföljning och utvärdering av miljökvalitetsmålet Hav i balans samt levande kust och skärgård.

När det gäller motionsförslaget om ett nationellt register över muddrings- och dumpningsärenden vill utskottet påminna om att HaV redan samlar in, sammanställer och rapporterar information om beviljade och utnyttjade dispenser för dumpning av muddermassor i havet till internationella organisationer.

När det slutligen gäller motionsförslagen om hur utsläpp från fartyg på internationell resa ska inkluderas i Sveriges klimatmål vill utskottet påminna om att sjöfarten ofta släpper ut växthusgaser över landgränser och mellan kontinenter. Det är bl.a. därför som det är centralt med styrning på global nivå för att sjöfarten ska kunna ställa om. Utskottet uppmärksammar det arbete som görs inom bl.a. IMO för att den internationella sjöfarten ska kunna nå nettonollutsläpp till eller omkring 2050.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att Sverige är ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet som tar ansvar för miljön. Det är utskottets uppfattning att det även i fortsättningen är viktigt för Sverige att ha en hög ambitionsnivå. Förutom stora miljö- och klimatvinster är en sådan hållning till gagn såväl för den svenska sjöfarten och dess konkurrenskraft som för varumärket Sverige. Utskottet menar att de frågor som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:894 (S), 2024/25:1425 (SD) yrkande 23, 2024/25:2947 (C) yrkandena 78, 80 och 95, 2024/25:2978 (SD) yrkande 10, 2024/25:3037 (MP) yrkandena 107, 119, 157 och 170, 2024/25:3109 (S) yrkande 31, 2024/25:3126 (S) yrkande 74 och 2024/25:3169 (C) yrkandena 67 och 68.

Särskilt om sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelse 2024/25:87 Riksrevisionens rapport om statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet till handlingarna. Vidare avslår riksdagen motionsyrkanden om arbetet med sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet. Utskottet konstaterar att miljön i de svenska havsområdena är hårt belastad och välkomnar därför regeringens arbete för att minska sjöfartens påverkan på havsmiljön, bl.a. när det gäller utsläpp av skrubbevatten.

Jämför reservation 22 (S), 23 (C) och 24 (MP).

Skrivelsen

Riksrevisionens granskning

Granskningens omfattning

Riksrevisionen har granskat om statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet är effektiva. Med effektiva statliga insatser menar Riksrevisionen sådana som kan förväntas bidra till faktiska minskningar av sjöfartens utsläpp av övergödande och förorenande ämnen i svenskt vatten, i Östersjön och i Västerhavet. Granskningen omfattar följande delfrågor:

- Har regeringen och Transportstyrelsen använt de möjligheter som finns att reglera utsläpp av skadliga ämnen från sjöfart i havet?
- Har regeringen och Transportstyrelsen sett till att mottagning i svenska hamnar av skadliga ämnen är så effektiv som möjlig?
- Har regeringen och berörda myndigheter i övrigt utformat insatser som kan minska utsläppen av skadliga ämnen från sjöfart i havet?

De aktörer som har granskats är regeringen, Transportstyrelsen, HaV, Kustbevakningen och Sjöfartsverket. Granskningen fokuserar på utsläpp av skrubbevatten, utsläpp av lastrester samt mottagning av sjöfartens avfall i hamn. Granskningen omfattar inte sjöfartens utsläpp till luften eller utsläpp i havet av mineralolja, toalettavfall eller barlastvatten.

Riksrevisionens iakttagelser

Riksrevisionens övergripande slutsats är att miljön i svenska hav är hårt belastad och att god miljöstatus inte nås. Vidare anför Riksrevisionen att negativa konsekvenser för både miljö och samhälle kan förväntas om inte omfattande åtgärder vidtas.

Riksrevisionen konstaterar att skrubberanvändningen har ökat sedan 2015 som följd av särskilda regler till skydd mot utsläpp av svavel i särskilt känsliga områden och hänvisar till samhällskostnader på 7 miljarder kronor som har uppkommit på grund av utsläppen.

Riksrevisionen konstaterar vidare att mängden utsläpp av andra skadliga flytande ämnen än mineralolja har ökat med flera hundra procent de senaste åren. Riksrevisionen framhåller att det troligen finns ett stort mörkertal på grund av ökade transporter av sådana ämnen, och att utsläppen av dessa ämnen nu är större än utsläppen av mineralolja. Riksrevisionen noterar att utsläppen sker huvudsakligen i samma områden år från år, inte sällan i skyddade områden, t.ex. Natura 2000-områden.

Riksrevisionen framför att Sveriges reglering av utsläpp av lastrester ger utrymme för en vidare tolkning av sådana utsläpp än kraven i Marpol. Riksrevisionen konstaterar också att Sverige inte har sett till att det finns särskilda inspektörer för att övervaka och godkänna att spolning av lasttankar utförts korrekt, vilket Riksrevisionen menar medför en risk för att utsläppen inte minskar.

Riksrevisionen noterar i detta sammanhang att Marpol kräver att spolning av lasttankar övervakas och godkänts av inspektörer som är förordnade eller bemyndigade av de fördragsslutande staterna.

Riksrevisionen påpekar vidare att Marpols krav för att fartyg ska få släppa ut vissa lastrester är att fartyget ska vara ”proceeding en route”. Riksrevisionen konstaterar att detta begrepp är översatt till att fartyget ska vara ”under gång” i svensk reglering. Riksrevisionen anser att det ger utrymme för att fartyg som har lossat i en hamn åker ut från hamnen, släpper ut de berörda lastresterna och sedan återvänder till samma hamn. Innebörden av ”en route” är enligt Riksrevisionen i stället att fartyget ska färdas på en kurs.

Vidare noterar Riksrevisionen att hamnarna ska upprätta avfallshanteringsplaner som ska godkännas av Transportstyrelsen men att det i den svenska regleringen saknas preciseringar av vad tillräcklig mottagningskapacitet innebär. Riksrevisionen menar att Transportstyrelsen inte har tillräcklig överblick över hamnarnas mottagningskapacitet eller om den är tillräcklig.

Riksrevisionen konstaterar att det kan vara svårt att avgöra om ett utsläpp har skett i enlighet med regelverket eller inte och att möjligheten till utredning och lagföring försvåras av att det saknas en metod för att mängdberäkna ett utsläpp av andra skadliga ämnen än mineralolja. Riksrevisionen noterar att de förundersökningar som inleds är svåra att leda i bevis eftersom fartygen ofta har hunnit lämna platsen för utsläppet och i många fall även Sverige när Kustbevakningen har upptäckt eller har fått information om utsläppet.

Riksrevisionen anser att miljödifferenteringen av farledsavgifterna är ett svagt incitament för ändrad bränsleanvändning.

Riksrevisionen konstaterar att Sveriges åtgärdsprogram för havsmiljön som HaV har tagit fram innehåller en särskild åtgärd för sjöfartens miljöpåverkan. Riksrevisionen drar emellertid slutsatsen att bristen på konkreta åtgärder i

åtgärdsprogrammet riskerar att leda till att det inte vidtas tillräckliga åtgärder för att minska utsläppen.

Riksrevisionens rekommendationer

Utifrån sina iakttagelser lämnar Riksrevisionen rekommendationer till regeringen, HaV, Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Rekommendationer till regeringen

- Inför så snart som möjligt ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten i Sveriges hela territorialvatten.
- Se över den svenska regleringen för att säkerställa att den överensstämmer med internationella konventionskrav avseende
 - ”proceeding en route” som grund för att tillåta utsläpp av lastrester
 - att inspektörer som övervakar och godkänner tankspolning av lasttankar ska vara förordnade eller bemyndigade av staten.

Rekommendationer till HaV

- Överväg att, i samråd med Transportstyrelsen, till kommande åtgärdsprogram för havsmiljön ta fram fler konkreta och genomförbara insatser inom åtgärden om att minimera miljöpåverkan från sjöfart.
- Överväg att i myndighetens prioritering av forskningsbehov lyfta fram även forskning om utsläpp av lastrester.

Rekommendation till Kustbevakningen

- Undersök hur ett arbete med att utveckla metoder för att beräkna volym på utsläpp av andra skadliga flytande ämnen än mineralolja kan genomföras och finansieras.

Rekommendation till Sjöfartsverket

- Beakta i den pågående översynen av modellen för farledsavgifter hur incitament att minska utsläpp av skrubbevatten kan förstärkas och hur incitament att minska utsläpp av lastrester med skadliga flytande ämnen kan införas.

Rekommendationer till Transportstyrelsen

- Säkerställ att hamnarnas faktiska mottagningskapacitet för skadliga flytande ämnen är tillräcklig genom att
 - analysera hamnarnas faktiska mottagningskapacitet i förhållande till fartygens behov av att lämna skadliga flytande ämnen i hamn
 - inkludera i prövningen av hamnarnas avfallshanteringsplaner en bedömning av om den redovisade mottagningskapaciteten i praktiken är tillräcklig

- utveckla tillsynen över hamnarnas genomförande av avfallshanteringsplanerna.
- Utveckla samverkan med de miljötillsynsmyndigheter som har tillsyn över hamnverksamhet så att samverkan sker regelbundet och omfattar tillsyn över både mottagning och hantering av avfall från fartyg.
- Överväg att, i samråd med Havs- och vattenmyndigheten, ta fram fler konkreta och genomförbara insatser i genomförandeplanen för åtgärden om att minimera miljöpåverkan från sjöfart i det nu gällande åtgärdsprogrammet för havsmiljön.

Regeringens bedömning och åtgärder

Regeringens bedömning av Riksrevisionens iakttagelser

I skrivelsen framhåller regeringen att den välkomnar Riksrevisionens granskning. Regeringen anför att den håller med om delar av Riksrevisionens rekommendationer men gör i några fall en annorlunda bedömning. Regeringen framför att den är aktiv för att stärka svensk sjöfart och minska sjöfartens påverkan på havsmiljön. Regeringen påminner om att sjöfartens förutsättningar i stor del styrs av internationella regler och EU-rätten. Det är därför viktigt att arbetet i första hand bedrivs globalt eller regionalt och att det nationella genomförandet av reglerna och tillämpningen av regelverket inte avviker från de internationella normerna eller det EU-rättsliga regelverket. Regeringen framhåller dock att detta inte utesluter att man kan behöva vidta nationella åtgärder om det är motiverat.

Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens rekommendationer

Regeringen påminner om att den i januari 2025 beslutade om en ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg enligt vilken det är förbjudet med utsläpp till vatten från öppna skrubbrar fr.o.m. den 1 juli 2025 och förbjudet med utsläpp till vatten från alla skrubbrar fr.o.m. den 1 januari 2029.

När det gäller de svenska reglerna som rör rätten att släppa ut vissa skadliga ämnen ”under gång” jämfört med kraven i Marpol, dvs. att sådana utsläpp endast får ske om fartyget är ”proceeding en route”, framför regeringen att det inom Regeringskansliet har påbörjats en analys av vilka åtgärder som krävs för att det svenska regelverket ska uppfylla de internationella kraven.

Vidare framhåller regeringen att det finns en ambition att förslaget från Transportstyrelsen som remitterades den 11 oktober 2024 om inspektion och godkännande av spolning av lasttankar ska beredas vidare när remissbehandlingen är avslutad.

Regeringen avser att fortsätta arbetet med att minska miljöpåverkan från sjöfarten, t.ex. genom de ovannämnda åtgärderna, samt genom de regionala och internationella förhandlingar där Sverige i flera frågor, som t.ex. förbud mot utsläpp från skrubbrar, har en ledande roll.

Regeringen framför vidare att den avser att följa Kustbevakningens arbete med att undersöka hur ett arbete med att utveckla metoder för att beräkna volym på utsläpp av andra skadliga flytande ämnen än mineralolja skulle kunna genomföras och finansieras.

I skrivelsen framför regeringen att den förutsätter att Transportstyrelsen kommer att fortsätta sitt arbete med att verka för att de nya reglerna för mottagning av avfall från sjöfart följs på ett effektivt sätt. När mer information om effektiviteten i hur de nya reglerna för mottagning av avfall i hamn verkställs är tillgänglig är det möjligt för regeringen att ta ställning till om ytterligare åtgärder krävs. Vid denna analys blir Riksrevisionens rapport ett viktigt underlag.

I och med denna skrivelse anser regeringen att Riksrevisionens rapport är slutbehandlad.

Motionerna

Följdmotionen

I kommittémotion 2024/25:3345 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1 anförs att regeringen så snart som möjligt ska införa ett förbud mot utsläpp av allt skrubbevatten i Sveriges hela territorialvatten. I yrkande 2 framförs ett önskemål om att regeringen ska driva att Marpol skärps och att det inte längre ska vara tillåtet att släppa ut lastrester i havet. Motionärerna framför i yrkande 3 att regeringen ska se över den svenska regleringen för att säkerställa att den överensstämmer med nuvarande internationella konventionskrav när det gäller ”proceeding en route”. I yrkande 4 begär motionärerna att regeringen ska säkerställa att inspektörer som övervakar och godkänner tankspolning av lasttankar ska vara förordnade eller bemyndigade av staten. Motionärerna lyfter i yrkande 5 att regeringen bör säkerställa att kommande åtgärdsprogram för havsmiljön innehåller konkreta och genomförbara insatser för att minimera miljöpåverkan från sjöfart. I yrkande 6 framställs ett förslag om att regeringen inom ramen för internationella samarbeten ska driva på för att det tas fram en metod för att mängdberäkna utsläpp av andra skadliga ämnen än mineralolja. I yrkande 7 framförs ett önskemål om ett uppdrag till Sjöfartsverket att inom den pågående översynen av modellen för farledsavgifter skapa incitament att minska utsläpp av skrubbevatten och minska utsläpp av lastrester med skadliga flytande ämnen. Motionärerna framhåller i yrkande 8 att regeringen ska säkerställa att hamnarnas faktiska mottagningskapacitet när det gäller skadliga flytande ämnen är tillräcklig. Slutligen framför motionärerna i yrkande 9 att regeringen ska ge i uppdrag till berörda miljötillsynsmyndigheter att utveckla samverkan med de som har tillsyn över hamnverksamhet.

Motioner från allmänna motionstiden 2024/25

I partimotion 2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 171 framförs ett önskemål om att det inom hela Sveriges sjöterritorium utan

dröjsmål ska införas ett förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar. Motionärerna framför vidare att regeringen ska verka för att det även införs ett motsvarande förbud inom Ospar, Helcom och EU samt inom IMO. De anser vidare att regeringen bör verka för strängare regleringar av utsläpp generellt. Även i yrkande 194 framför motionärerna att regeringen måste verka aktivt inom EU och internationellt för att utsläppen från marina aktiviteter som sjöfart och fiske minskar drastiskt och skyndsamt, för att på sikt upphöra helt.

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framför i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 24 att utsläpp av skrubbevatten bör förbjudas. Motionärerna pekar på att man har förbjudit utsläpp av skrubbevatten i flera länder.

Stina Larsson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2024/25:2486 yrkande 9 att det bör införas ett förbud av skrubberdumpning. Motionärerna pekar på att utsläppen innehåller bl.a. svavel och tungmetaller och är mycket farliga för plankton och andra organismer.

Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S) framför i motion 2024/25:830 att det bör införas ett förbud mot att använda skrubbrar på fartyg. Motionärerna påminner om att flera länder redan har förbjudit utsläpp av skrubbevatten.

I motion 2024/25:918 lyfter Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) fram ett önskemål om att oljeutsläpp från fartygstrafik ska förhindras.

I motion 2024/25:1757 av Kenneth G Forslund och Paula Örn (båda S) anför motionärerna att det förslag om förbud av skrubbevatten som regeringen har lagt fram ska genomföras. Motionärerna påminner om att förorenat tvättvatten från fartyg med s.k. skrubbrar innebär ett nytt allvarligt hot mot det marina livet och bidrar bl.a. till havsförurning och övergödning.

Bakgrund

Sjöfarten bidrar till miljöfarliga utsläpp till vatten genom bl.a. farliga ämnen från olje- och kemikalieutsläpp, båtottenfärger, tvättvatten från rökgasrening (skrubbevatten) och avloppsvatten från bad, disk och tvätt (gråvatten) och toaletter (svartvatten). Utsläpp till vattenmiljön har möjlighet att färdas långväga med strömmar och vågor och slutligen påverka andra havs- eller kustområden än där utsläppet inträffade.

Pågående arbete

Skrubbevatten

Skrubbrar är en reningsutrustning som installeras på fartyg för att rena fartygets rökgaser, så att det som släpps ut till luften innehåller relativt låga nivåer av svavel. Skrubbrar med öppna system tömmer sedan tvättvattnet med alla föroreningar som tvättats ur rökgasen ut i havet. Även skrubbrar med stängda system producerar avtappningsvatten med farliga ämnen som kan släppas ut i vattnet. Användningen av skrubbrar har ökat sedan kraven skärptes

på vilken svavelhalt som är tillåten i bränslet. Det har gjort att utsläppen av svavel till luften har minskat men utsläppen till vattnet ökat.

Inom EU finns ingen enhetlig lagstiftning som förbjuder utsläpp från skrubbrar, men många länder och hamnar har på eget initiativ förbjudit tömning av skrubbervatten i vissa delar av nationellt vatten. Det har fram tills nyligen inte funnits något nationellt förbud i Sverige, men vissa svenska hamnar har redan förbjudit utsläppen.

Regeringen beslutade den 23 januari 2025 om en ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg enligt vilken det är förbjudet med utsläpp till vatten från öppna skrubbrar fr.o.m. den 1 juli 2025 och förbjudet med utsläpp till vatten från alla skrubbrar fr.o.m. den 1 januari 2029. Förordningsändringen träder i kraft den 1 juli 2025. Regeringen framhåller i ett meddelande i anslutning till beslutet att den arbetar vidare i olika internationella sammanhang för att dessa utsläpp ska minska i så stora havsområden som möjligt.

Särskilt om olja

Olja innehåller många ämnen som är skadliga för miljön. När olja används som bränsle och när den ska transporteras till sjöss måste fartyget därför uppfylla vissa krav när det gäller konstruktion och utrustning. Syftet med kraven är att minska risken för att oljeprodukter orsakar skada på människa, miljö eller fartyg.

De regler som i grunden styr det förebyggande arbetet med skydd mot oljeutsläpp finns i Marpols bilaga I. Dessa är införlivade i svensk lagstiftning och innehåller utsläppsförbud, konstruktionsbestämmelser, utrustningsbestämmelser samt krav om dokumentation och avfallshantering.

För att skydda den marina miljön från utsläpp av olja arbetar Transportstyrelsen förebyggande genom att föreskriva regler och genom tillsyn följa upp att dessa efterföljs.

Avfall från fartyg

Avfall får inte släppas ut från svenska fartyg eller från fartyg på svenskt sjöterritorium eller i den svenska ekonomiska zonen, med vissa undantag. Fartyg ska i stället lämna allt avfall som det är förbjudet att släppa ut till en mottagningsanordning i hamn, med vissa undantag. Hamnarna har också skyldighet att ta emot avfall från de fartyg som normalt anlöper hamnen. För fartyg gäller krav på att avfall i form av lastrester ska lämnas till en mottagningsanordning i land. För utlastare och mottagare av olje- respektive kemikalielaster samt för hamnar och varv gäller skyldigheter att ta emot lastrester. Svenska bestämmelser om fartygs utsläpp av avfall och hamnars mottagning av avfall grundas på Marpol, EU:s mottagningsdirektiv 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg och Helsingforskonventionen. Regleringen utgår också från Marpol i fråga om när tankspolning måste genomföras efter lossning i hamn.

Strängare utsläppskrav för Östersjön

Östersjön är ett specialområde när det gäller olja, toalettavfall och fast avfall, vilket innebär att strängare utsläppskrav gäller för dessa avfallsslag inom området. IMO har dessutom beslutat om ett förbud för utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg inom Östersjöns specialområde som gäller sedan 2016. Sverige har genom åren aktivt drivit och arbetat för regionala särkrav i Östersjön, bl.a. utsläppskontrollområdena NECA och SECA samt förbud mot toalettavfall. Dessa regelverk utarbetas och drivs fram regionalt och beslutas därefter av IMO. Därefter har kraven omarbetats till EU-direktiv och på så sätt blivit direkt gällande i EU:s medlemsstater.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om sjöfartens utsläpp, senast i betänkande 2023/24:TU17. Utskottet konstaterade bl.a. att internationella beslut är avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till vatten och förutsatte att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor inom ramen för det internationella samarbetet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till de insatser som genomförs inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar inledningsvis Riksrevisionens granskning av om statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet är effektiva. Utskottet konstaterar att regeringen i huvudsak instämmer i Riksrevisionens rekommendationer till regeringen och att regeringen har åtgärdat eller bereder åtgärder för att hantera de frågor som berörs av Riksrevisionens rekommendationer.

Utskottet välkomnar regeringens arbete för att stärka svensk sjöfart. Utskottet konstaterar samtidigt att miljön i de svenska havsområdena är hårt belastad och vill därför särskilt lyfta regeringens arbete för att minska sjöfartens påverkan på havsmiljön. Utskottet kan konstatera att sjöfartens förutsättningar till stor del styrs av internationella regler och EU-rätten. Utskottet delar regeringens bedömning att det därför är viktigt att arbetet i första hand bedrivs globalt eller regionalt och att det nationella genomförandet av reglerna och tillämpningen av regelverket inte avviker från de internationella normerna eller det EU-rättsliga regelverket.

Utskottet noterar att Riksrevisionen uppmärksammar att utsläppen av skrubbevatten och lastrester ökar. När det gäller motionsförslaget om att införa ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten vill utskottet påminna om att Transportstyrelsen och HaV har haft i uppdrag att sammanfatta kunskapsläget om utsläppen från skrubbrar och föreslå en handlingslinje i frågan. Myndigheternas redovisningar har lyft kunskapsläget. Utskottet konstaterar att regeringen delar Riksrevisionens bedömning att det behövs ett förbud mot

utsläpp från skrubbar och att det bör gälla i Sveriges hela territorialhav. Utskottet välkomnar att regeringen med utgångspunkt från myndigheternas redovisningar därför har berett ett förslag om förbud mot utsläpp från skrubbar. Utskottet vill även peka på att det finns flera exempel på hamnar som på eget initiativ har förbjudit utsläpp från skrubbar inom hamnområdet. Utskottet välkomnar att regeringen har koordinerat förslaget om förbud mot utsläpp från skrubbar i svenskt territorialhav med liknande förslag i Danmark och Finland för att i så stor utsträckning som möjligt harmonisera de tre nationella förbuden. Utskottet delar även regeringens bedömning att detta bör underlätta för branschen, som agerar på en internationell marknad. I januari 2025 beslutade regeringen om en förordning enligt vilken det är förbjudet med utsläpp till vatten från öppna skrubbar fr.o.m. den 1 juli 2025 och förbjudet med utsläpp till vatten från alla skrubbar fr.o.m. den 1 januari 2029.

När det gäller motionsförslaget om ”proceeding en route” vill utskottet lyfta fram att Regeringskansliet har påbörjat en analys av vilka åtgärder som krävs för att det svenska regelverket ska uppfylla de internationella kraven. Utskottet kan konstatera att det har hållits möten mellan berörda myndigheter för att kartlägga problembilden kring begreppen ”under gång” och ”proceeding en route”. Utskottet konstaterar att regeringen menar att informationen från dessa möten indikerar att den svenska regleringen behöver ses över och att regeringen delar Riksrevisionens rekommendation i denna fråga.

När det gäller motionsförslaget om inspektörer för spolning av lasttankar konstaterar utskottet att de brister som Riksrevisionen har lyft fram redan tidigare har identifierats av Transportstyrelsen, som har lämnat förslag till ändrade regler för att tillgodose behovet av att bl.a. kunna inspektera tankspolning på ett tillfredsställande sätt. Utskottet vill påminna om att Transportstyrelsens förslag var på remiss fram till januari 2025 och konstaterar att det är regeringens ambition att förslaget ska beredas vidare när remissbehandlingen är avslutad.

Utskottet kan vidare konstatera att det finns en del utmaningar när det gäller hamnarnas mottagningskapacitet för avfall från sjöfarten. Utskottet vill peka på att regeringen under mandatperioden har genomfört ändringarna i EU:s mottagningsdirektiv i svensk rätt och att de berörda myndigheterna och kommunerna behöver tid för att fullfölja sina nya åtaganden. Utskottet konstaterar att det än så länge inte har kommit några signaler om att de nya reglerna fungerar dåligt. Utskottet välkomnar att regeringen har som mål att regelverket ska bidra till och förbättra möjligheten att minska föroreningar från fartyg genom en förbättrad mottagning av fartygens avfall i hamn. Utskottet förutsätter att Transportstyrelsen kommer att fortsätta verka för att reglerna för mottagning av avfall från sjöfarten följs på ett effektivt sätt.

När det gäller samverkan inom tillsynen delar utskottet regeringens bedömning att relevanta myndigheter bör samverka när det på ett effektivt sätt kan skapa en bättre helhetshantering av avfallet. Utskottet konstaterar samtidigt att regeringen hittills inte har fått några indikationer på brister i

samverkan. Utskottet har förtroende för att myndigheterna skapar den samverkan som de behöver för att fullfölja sina uppgifter.

När det gäller motionsförslaget om åtgärdsprogrammen för havsmiljön konstaterar utskottet att ansvaret för att ta fram konkreta åtgärder mot miljöpåverkan från sjöfarten i första hand ligger på Transportstyrelsen, medan det övergripande ansvaret för hela åtgärdsprogrammet ligger på HaV. Enligt regeringen är Transportstyrelsen och HaV redan involverade i många processer för att minska miljöeffekterna från sjöfarten på det nationella planet, men också i regionala och internationella forum såsom Helcom, Oskar och IMO. Utskottet utgår från att konkreta åtgärder mot miljöpåverkan från sjöfarten hanteras inom myndigheternas pågående arbete med åtgärdsprogrammet och ser därmed inte anledning att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget.

När det gäller frågan om metoder för att beräkna utsläpp delar utskottet regeringens bedömning att det krävs omfattande vetenskapliga studier och experiment för att ta fram en sådan metod som efterfrågas i motionen. Vidare delar utskottet regeringens bedömning att det kan finnas fördelar med att göra det inom ramen för det internationella samarbetet för att bl.a. underlätta harmoniseringen mellan stater. Utskottet välkomnar att regeringen avser att följa Kustbevakningens arbete med att undersöka hur ett arbete med att utveckla metoder för att beräkna volym på utsläpp av andra skadliga flytande ämnen än mineralolja skulle kunna genomföras och finansieras.

När det slutligen gäller motionsförslaget om farledsavgifter vill utskottet påminna om att Sjöfartsverket enligt förordningen (1997:1121) om farledsavgift ska ta hänsyn till fartygets miljöpåverkan när myndigheten fastställer farledsavgiften. Fartygets miljöpåverkan är dock bara en av flera aspekter som enligt förordningen ska vägas in när myndigheten utformar avgifterna. Farledsavgiften syftar i huvudsak till att finansiera Sjöfartsverkets verksamhet, och den bör därför hanteras inom myndighetens arbete. Utskottet delar regeringens bedömning att de miljö- och klimatstyrande effekterna av miljöincitamentet i farledsavgiften sannolikt är begränsade.

Därmed föreslår utskottet att riksdagen lägger skrivelse 2024/25:87 Riksrevisionens rapport om statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet till handlingarna. Vidare menar utskottet att de frågor som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:830 (S), 2024/25:918 (S), 2024/25:1757 (S), 2024/25:2486 (C) yrkande 9, 2024/25:3037 (MP) yrkandena 171 och 194, 2024/25:3126 (S) yrkande 24 och 2024/25:3345 (MP) yrkandena 1–9.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Gotlandstrafiken. Utskottet hänvisar bl.a. till den upphandling av färjetrafik till och från Gotland som Trafikverket har genomfört för perioden 2027–2035 och de krav som har ställts på bl.a. fartyg, kapacitet, turtäthet, nationell säkerhet, prissättning och minskad klimatpåverkan. Utskottet framhåller betydelsen av en väl fungerande färjetrafik till och från Gotland som tillgodoser invånarnas och näringslivets transportbehov och som främjar regional utveckling.

Jämför reservation 25 (S), 26 (V) och 27 (MP).

Motionerna

I kommittémotionerna 2024/25:3126 yrkande 21 och 2024/25:3236 yrkande 17 framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) den nationella betydelsen av goda förbindelser till och från Gotland, inbegripet rimliga transportkostnader. Motionärerna pekar på de ökade kostnaderna för överfart mellan fastlandet och Gotland. Enligt motionärerna behöver regeringen återkomma med förslag på hur denna klyfta ska kunna minskas.

Malin Östh m.fl. (V) betonar i kommittémotion 2024/25:3234 yrkande 18 behovet av statlig regi för Gotlandstrafiken med dithörande infrastrukturplanering och ägandeskap samt statligt stöd som kompenserar resenärer och fraktköpare. Motionärerna pekar på att färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är det viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter och att Gotland har en särskild situation som staten behöver ta ett ökat ansvar för.

Elin Söderberg m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 133 att det bör ställas utsläppskrav i upphandlingen av Gotlandstrafiken för avtalsperioden efter 2026 som är i linje med transportsektorns klimatmål. Motionärerna framhåller att sjöfarten kräver stora insatser för omställning till fossilfrihet.

Hanna Westerén (S) framhåller i motion 2024/25:722 behovet av att överväga en översyn av Gotlandstillägget med syftet att åstadkomma sund konkurrens på transportområdet och stärka försörjningsberedskapen. Enligt motionärerna är goda kommunikationer avgörande för Gotlands möjligheter att utvecklas som en trygg och stabil plats för näringslivsetableringar och varuproduktion.

Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) anser i motion 2024/25:2308 att förutsättningarna för hur Gotlandstrafiken kan behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur bör studeras i infrastrukturplanen. Enligt motionärerna är snabba och effektiva transporter med färja till och från Gotland avgörande för den gotländska ekonomin och tillväxten.

Jesper Skalberg Karlsson (M) framhåller i motion 2024/25:2360 att en ny modell för statens upphandling av Gotlandstrafiken bör övervägas. Motionären anser att det är viktigt att nästa upphandling av färjetrafiken till och från Gotland inte nödvändigtvis följer samma mall som varit giltig de senaste åren.

Bakgrund

Nuvarande färjetrafik till och från Gotland

Staten ansvarar för trafikförsörjningen mellan Gotland och fastlandet. Trafikverket är den myndighet som har i uppdrag att upphandla färjetrafik till och från Gotland för att säkerställa tillgången till väl fungerande kommunikationer. Det nuvarande trafikeringsavtalet som gäller för perioden 2017–2027 har tecknats med Destination Gotland AB. Den upphandlade färjetrafiken går mellan Visby och Nynäshamn respektive Visby och Oskarshamn. Färjorna är höghastighetsfartyg med en restid på drygt tre timmar. Nynäshamn trafikeras med två tur- och returer per dag och Oskarshamn trafikeras med en tur- och returresa per dag. Under högsäsong och storhelger utökas antalet turer per dag. Av persontrafiken går ca 25 procent på den södra linjen (Oskarshamn) och 75 procent på den norra (Nynäshamn). Godstransporterna är jämnt fördelade över båda linjerna. Utöver den upphandlade färjetrafiken trafikeras även Västervik ibland under sommarsäsongen. Biljettpriserna varierar beroende på säsong, linje och avgångstid och det finns ett takpris för gotlänningar och gods. Takpriset anpassas årligen utifrån inflations- och bränsleprisförändringar. För besökare gäller marknadsprissättning. I enlighet med det gällande avtalet betalas en statlig ersättning till Destination Gotland om 498 miljoner kronor per år (fast pris) samt viss riskdelning vid större bränsleprisförändringar.

Trafikverkets upphandling av färjetrafik till och från Gotland för perioden 2027–2035

I juli 2020 gav den dåvarande regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland. I uppdraget ingick även att analysera ett alternativ där staten driver Gotlandstrafiken i egen regi. Trafikverket redovisade sitt uppdrag i september 2021 och föreslog då att en modell med statligt ägda fartyg och upphandlad drift ska tillämpas för trafiken i framtiden. Detta bedömdes ge bättre konkurrensförutsättningar och lägre kostnader för staten. Trafikverket bedömde dock att det inte är möjligt för staten att etablera ett rederi och anskaffa fartyg redan till nästkommande trafikperiod från 2027. Trafikverket ansåg därför att nästa upphandling liksom tidigare borde genomföras som en sammanhållen upphandling av fartyg och drift. I uppdraget till Trafikverket ingick även att belysa frågan om hur Gotlandstrafiken ska kunna bli fossilfri till 2045. Trafikverket pekade på att vägen till fossilfrihet innehåller ett antal valmöjligheter kring vilken trafik som ska köras och i vilken takt klimatgaser ska

reduceras och fossilfria bränslen införs. Trafikverket konstaterade att dessa val påverkar kostnaderna för trafiken och att frågan om trafikering och klimatmål samt tidpunkt för en eventuell upphandling med statliga fartyg kommer att hanteras i arbetet med kommande upphandlingar. I föregående avsnitt om sjöfartens miljö- och klimatpåverkan finns utförligare beskrivningar av transportsektorns klimatmål.

Trafikverket inledde upphandlingen av färjetrafik till och från Gotland 2027–2035 i augusti 2023 och anbudstiden gick ut i mars 2024. I förfrågningsunderlaget ställde Trafikverket bl.a. krav om antalet turer, avgångs- och ankomsttider, överfartstid, kapacitet, fartyg, minskad klimatpåverkan, pris-sättning och nationell säkerhet.

Efter att ha slutfört upphandlingen beslutade Trafikverket i juni 2024 att teckna avtal med det danskregistrerade rederiet Alvina Shipping om att bedriva färjetrafik till och från Gotland 2027–2035, med ytterligare två optionsår. I enlighet med det nya avtalet kommer den statliga ersättningen för färjeverksamheten att uppgå till 280 miljoner kronor per år (fast pris) samt viss riskdelning vid större bränsleprsförändringar. Avtalet med Alvina Shipping innebär att det kommer att vara underleverantören Destination Gotland som fortsätter att bedriva färjetrafiken på de två linjerna Nynäshamn–Visby och Oskarshamn–Visby. Avtalet innebär vidare att samma fartyg som används i dagens trafik fortsätter att användas. Färjorna har en passagerarkapacitet på 1 500 respektive 1 650 passagerare. Under högsäsong kommer tre bilfärjor att användas och under övrig tid två färjor. Dessutom kommer ett nytt fartyg att tas i drift under 2028 som bl.a. kommer att kunna köras på vätgas. Enligt det nya avtalet kommer Destination Gotland även fortsättningsvis att ansvara för hanteringen av de kringliggande funktionerna för terminal och incheckning samt bemanning av fartyg och kundtjänst. Avtalet innebär att trafiken även i fortsättningen kommer att utföras med takpris för gotlänningar och gods. Förändringar i takpriskonstruktionen gör att bränslepriset inte kommer att påverka biljettpriserna i lika stor utsträckning som i dagens avtal. Under den upphandlade avtalsperioden gäller ett klimatkrav som innebär att operatören ska minska koldioxidutsläppen med 30 procent. Vidare kommer operatören att vara en del i totalförsvaret för att trafikuppdraget ska utföras på ett säkert sätt i relation till såväl nationell säkerhet som informationssäkerhet. Det finns även bestämmelser i avtalet för att undvika oönskade ägarförändringar.

Gotlands Trafikråd

Inför avtalet om färjetrafiken 1998 beslutade riksdagen att formalisera det samråd som hade utvecklats mellan operatören och främst Gotlands kommun och länsstyrelsen i fråga om taxor, tidtabeller och andra trafik- och servicefrågor. Det resulterade i inrättandet av ett trafikantråd som länsstyrelsen hade ansvar för fram till 2009 och det tillhörande Gotlands Flyg- och Färjeråd. Därefter övertog Region Gotland ansvaret och bildade Trafikrådet. Region Gotland leder arbetet i Trafikrådet som i övrigt består av representanter från

näringslivet, statliga myndigheter, organisationer, infrastrukturansvariga och trafikoperatörer. Trafikrådet arbetar för att främja klimatsmarta och goda kommunikationer till och från samt på Gotland och ska förmedla och hämta in information och kunskap. Trafikrådet kan även fungera som avstämnings- eller referensgrupp i särskilda frågor eller projekt och tar fram förslag till gotländska ståndpunkter för bl.a. färjetrafiken. Trafikrådet och Region Gotland har inför och under Trafikverkets arbete med att ta fram underlaget för upphandlingen arbetat aktivt för att lyfta och belysa Gotlands behov och de gotländska ståndpunkterna för en fortsatt god tillgänglighet med färja till och från Gotland.

Gotlandstillägget

Gotlandstillägget infördes 1976 för att möjliggöra godstransporter till och från Gotland. Transportbolag med frakt mellan Gotland och fastlandet fick då rätt att debitera ett frakttillägg i all inrikes fjärtrafik för att kompensera merkostnaderna som uppstår vid resorna till och från ön.

Tillväxtnalys har i en rapport från september 2009 analyserat systemet med Gotlandstillägget och bl.a. lämnat förslag om hur detta ska kunna ersättas med mer transparenta och effektiva åtgärder för att främja långsiktigt stabila förutsättningar för Gotlands tillväxt och utveckling (rapport 2009:03).

Region Gotland, Gotlands Trafikråd och tolv andra aktörer på ön begärde i en skrivelse till Klimat- och näringslivsdepartementet och Landsbygds- och infrastrukturdepartementet den 15 juni 2023 att Regeringskansliet skulle utreda och ta fram en rättvis kompensationsmodell för att ersätta Gotlandstillägget. I skrivelsen framförs bl.a. kritik mot modellen med Gotlandstillägg med utgångspunkt från att den aldrig har fungerat som det var tänkt för att kompensera för de logistiska nackdelar som öläget medför. Det har hittills inte vidtagits någon åtgärd med anledning av skrivelsen.

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Regeringen överlämnade i oktober 2024 propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) till riksdagen. I propositionen presenterar regeringen sin inriktning och förslag till ekonomiska ramar inför framtagandet av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Riksdagen beslutade i december 2024 i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Mot bakgrund av beslutet har arbetet med åtgärdsplaneringen inletts, vilket innebär att de åtgärder som bör prioriteras i den nationella planen samt i länsplanerna identifieras. Regeringen gav den 20 mars 2025 i uppdrag till Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 september 2025. Regeringen avser att därefter under 2026 besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om Gotlandstrafiken flera gånger tidigare, senast våren 2024 i betänkande 2023/24:TU17. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. Trafikverkets pågående arbete med att upphandla färjetrafik för den kommande avtalsperioden. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla betydelsen av en väl fungerande färjetrafik till och från Gotland som tillgodoser invånarnas och näringslivets transportbehov och som främjar regional utveckling. Utskottet vill även framhålla att totalförsvarets behov ska beaktas mot bakgrund av ett försämrat säkerhetspolitiskt läge internationellt. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket har genomfört en sammanhållen upphandling av fartyg och drift för färjetrafiken 2027–2035 med ytterligare två optionsår. Upphandlingen har genomförts med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och har även föregåtts av att Trafikverket har analyserat alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till och från Gotland samt ett alternativ där staten driver Gotlandstrafiken i egen regi. Utskottet påminner i sammanhanget om att Trafikverket i förfrågningsunderlaget för upphandlingen ställt krav på bl.a. fartyg, kapacitet, turtäthet och nationell säkerhet, men verket har även ställt krav som gäller prissättning och minskad klimatpåverkan. Utskottet ser positivt på detta och välkomnar att Trafikverket har slutit ett avtal med ett rederi som ska utföra färjeverksamheten i enlighet med de krav som Trafikverket ställt. Utskottet ser även positivt på att det nya avtalet medför förändringar i takpriskonstruktionen som innebär att bränslepriset inte kommer att påverka biljettpriserna i lika stor utsträckning som i dagens avtal liksom att trafiken även i fortsättningen kommer att utföras med takpris för gotlänningar och gods. Utskottet noterar i sammanhanget även att den statliga ersättningen för färjeverksamheten i enlighet med det nya avtalet kommer att uppgå till 280 miljoner kronor per år (fast pris) samt att det finns viss riskdelning vid större bränslepriserförändringar.

Utskottet påminner vidare om att regeringen tidigare har gett Trafikverket i uppdrag att belysa hur Gotlandstrafiken ska kunna bli fossilfri till 2045 och att Trafikverket kom fram till att vägen till fossilfrihet innehåller flera valmöjligheter i fråga om vilken trafik som ska köras och i vilken takt klimatgaser ska reduceras och fossilfria bränslen införas. Trafikverket pekade på att dessa val påverkar kostnaderna för trafiken och konstaterade att frågan om trafikering och klimatmål kommer att hanteras i arbetet med kommande upphandlingar. Utskottet vill i sammanhanget peka på att det utsläppskrav som kommer att gälla för Gotlandstrafiken under avtalsperioden 2027–2035 innebär att operatören ska minska koldioxidutsläppen med 30 procent, och menar att detta är ett steg i rätt riktning. Utskottet ser även positivt på att ett

nytt fartyg kommer att tas i drift under 2028 som bl.a. kommer att kunna köras på vätgas.

Sammanfattningsvis ser utskottet fram emot att den färjeverksamhet som Trafikverket har tecknat avtal för kommer att tillförsäkra Gotland en tillfredställande tillgänglighet som har sin utgångspunkt i invånarnas och näringslivets behov av säkra, klimatsmarta och prisvärda resor och transporter till och från Gotland.

När det gäller motionsförslaget om att förutsättningarna för Gotlands-trafiken ska studeras i infrastrukturplanen påminner utskottet om att riksdagen i december 2024 beslutade i enlighet med regeringens förslag till inriktning och ekonomiska ramar för den nationella planen för transportinfrastrukturen för 2026–2037 (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr 2024/25:102). Utskottet påminner vidare om att Trafikverket för närvarande arbetar med att ta fram ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen som ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 september 2025 och att regeringen därefter avser att under 2026 besluta om en ny nationell plan för 2026–2037.

När det gäller motionsförslaget om att se över Gotlandstillägget noterar utskottet att en skrivelse om detta överlämnades till Regeringskansliet i juni 2023 och att det hittills inte har vidtagits någon åtgärd med anledning av detta. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2024/25:722 (S), 2024/25:2308 (S), 2024/25:2360 (M), 2024/25:2613 (MP) yrkande 133, 2024/25:3126 (S) yrkande 21, 2024/25:3234 (V) yrkande 18 och 2024/25:3236 (S) yrkande 17.

Färjerederiet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att möjliggöra mer trafik med gång- och cykelfärjor. Utskottet hänvisar till Färjerederiet och dess arbete med att anpassa färjorna i takt med att kollektiv- och cykeltrafiken ökar.

Jämför reservation 28 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2024/25:1425 yrkande 3 anser Thomas Morell m.fl. (SD) att 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.

Bakgrund

Färjerederiet är en resultatenhet inom Trafikverket som drivs under bolagsliknande former med krav på avkastning och finansiell stabilitet. Trafikverkets vägfärjor trafikerar hela Sverige. Årligen görs ca 1 miljon anlöp och ca 12 miljoner fordonstransporter. Färjorna möjliggör boende i kustnära områden, löser flera trafikproblem och öppnar genvägar i storstadsområden.

Regeringen styr Trafikverket på olika sätt, bl.a. genom förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket och genom det årliga regleringsbrevet. I förordningen anges att Trafikverket får bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. I detta ingår att tillhandahålla färjeverksamhet. Trafikverket Färjerederiet har 68 vägfärjor som trafikerar totalt 40 färjeleder. De allmänna färjelederna drivs på uppdrag av Trafikverket Planering och omfattar 38 färjeleder som är geografiskt spridda över hela Sverige. Två enskilda färjeleder drivs med Ekerö respektive Jönköpings kommun som trafikhavudmän. Färjorna kan även användas av fotgängare och cyklister. Färjerederiets färjor är en förlängning av vägnätet men fungerar också som en avlastning för detta. Färjorna gör så att alla som bor kustnära får närmare hem, skapar genvägar i storstadsområden och är en väg framåt när investeringar i broar är för stora eller helt enkelt inte ett alternativ. Enligt uppgift har alla större vägfärjor ett passagerarutrymme vid sidan om bildäck.

När kollektiv- och cykeltrafik nu ökar i urbana områden meddelar Färjerederiet att man anpassar färjorna efter det. Därutöver ser man över hur fler gångtrafikanter ska kunna utnyttja färjorna. Med särskilda gång- och cykelstråk ombord ökas säkerheten för dessa grupper.

I Trafikverkets Vision 45 – den gula färjan ska bli grön redovisar Färjerederiet en plan för att utveckla verksamheten för att bidra till att de klimatpolitiska målen ska uppnås. I visionen anges att de nya färjorna är elektriska, laddas i land och har avancerad teknik för att nå klimatmål och skapa ökad säkerhet för trafikanterna och personalen. På sikt skulle ordinarie vägfärjor kunna kompletteras med färjor för gående och cyklister och de kan drivas snabbare, effektivare och till en lägre kostnad. Färjerederiet har även noterat att terminalområdet med alla fordon är en miljö som tidvis känns otrygg för gående. När man planerar framtida terminaler bör man enligt Färjerederiet därför även fokusera på att tydligare skilja på gående, cyklister, personbilar, kollektivtrafik och tung trafik.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsförslag om att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor tidigare, senast i betänkande 2023/24:TU17. Utskottet konstaterade att Trafikverket har en genomarbetad plan för Färjerederiets verksamhet i fråga om att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

I motion 2024/25:1425 (SD) yrkande 3 framhålls att regleringsbrevet till Trafikverket bör ses över för att möjliggöra mer trafik med gång- och cykelfärjor där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik. Utskottet konstaterar att Trafikverket har en genomarbetad plan för Färjerederiets verksamhet i fråga om att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor. Utskottet ser därför inga skäl för riksdagen att agera i linje med det som förordas i det nämnda motionsyrkandet, som därmed avstyrks.

Trygg och säker sjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa frågor om en trygg och säker sjöfart. Utskottet hänvisar till genomförda och pågående översyner och till att det vidtas åtgärder inom området. Utskottet understryker i sammanhanget att goda arbets- och levnadsvillkor ombord på fartyg är en förutsättning för en säker, hållbar och effektiv sjöfart.

Jämför reservation 29 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2024/25:1425 yrkande 15 påminner Thomas Morell m.fl. (SD) om att trygg och säker sjöfart behöver prioriteras. Motionärerna pekar på att de som arbetar till sjöss i väsentliga avseenden har andra omständigheter att ta hänsyn till än de som exempelvis arbetar på land, t.ex. vid en brand, akut sjukdom eller grundstötning med utsläpp som resultat. Arbetet med att förebygga olyckor på sjön är speciellt viktigt eftersom olyckor även kan få omfattande följder för djur och växtlighet. Motionärerna betonar också att lastning och lossning på land, samt säkerhetsrutiner på terminaler och vid ombordstigning, kräver mycket hög säkerhet. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 16 behovet av förebyggande arbete ombord och utökade kontroller i syfte att se över befintlig lagstiftning. Enligt motionärerna är det inte bara ombord på fartygen som arbetet med säkerheten är viktigt, det är även viktigt hur man planerar lasten på fartygen. För att skapa en bättre sjösäkerhet krävs det enligt motionärerna utökad tillsyn av vad det är för gods i trailrar och containrar samt att man utökar tillsynen av lastsäkring. Motionärerna anser vidare i yrkande 20 att det bör genomföras en riktad utredning i syfte att genomlys Sjöfartsverkets arbete med att säkerställa transporter i allvarlig kris och ytterst i krig. Motionärerna pekar på att Sjöfartsverket är en av flera beredskapsmyndigheter i Sverige och att detta innebär att Sjöfartsverket ska

ha en god förmåga att hantera kriser och bedriva sina uppgifter även vid höjd beredskap.

Bakgrund

Internationella sjöfartsorganisationen

FN-organet Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) inrättades 1948 och arbetar bl.a. med att ta fram gemensamma regler för sjösäkerhet, skydd av den marina miljön samt förenkling av administrativa krav för sjöfarten. Detta regelutvecklingsarbete utförs i ett stort antal kommittéer och underkommittéer där Sverige deltar aktivt.

En av dessa kommittéer är Sjösäkerhetskommittén (Maritime Safety Committee, MSC) som behandlar alla frågor som rör sjösäkerhet och sjöfartsskydd och som faller inom IMO:s ansvarsområde i fråga om både passagerarfartyg och alla typer av lastfartyg. Detta inbegriper uppdateringar av Solas (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss) och tillhörande koder, t.ex. de som omfattar farligt gods, livräddningsutrustning och brandsäkerhetssystem. MSC behandlar också frågor som rör den mänskliga faktorn, bl.a. ändringar i konventionen om utbildning och certifiering av sjöfolk. MSC har ett brett spektrum av frågor på sin nuvarande agenda, inklusive målbaserade standarder, autonoma fartyg, sjöröveri och väpnade rån mot fartyg, cybersäkerhet, e-navigering och moderniseringen av det globala nödsignals- och säkerhetssystemet till sjöss.

En annan av IMO:s kommittéer är underkommittén för transport av laster och containrar, som hanterar transport av förpackat farligt gods, fasta bulk-laster, bulkgaslaster och containrar. Underkommittén håller den internationella koden för fasta bulklaster för sjöfart och den internationella koden för sjötransport av farligt gods uppdaterade. Den ser också över andra koder, bl.a. den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt och den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar flytande gaser i bulk. Underkommittén har ett nära samarbete med andra FN-organ som arbetar med multimodala godstransporter.

Underkommittén för genomförandet av IMO:s instrument (III) sammanför flagg-, hamn- och kuststater för att diskutera genomförandefrågor, bl.a. analysen av konsoliderade sammanfattande revisionsrapporter från IMO:s medlemsstaters obligatoriska revisionsordning. Underkommittén har en nyckelroll när det gäller att analysera olyckor och dra lärdomar av incidenter till sjöss. Den tar emot och analyserar uppgifter om hamnstatskontroll och följer förfarandena för denna kontroll. Riktlinjer för besiktning och certifiering, inklusive riktlinjerna för besiktning inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering, faller också inom denna underkommittés ansvarsområde.

Transportstyrelsens regelarbete

Inom sjöfartsområdet har Transportstyrelsen ansvar för olika områden som rör regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Som framgår av redovisningen i tidigare avsnitt styrs sjötransporter av internationellt arbete inom både FN och EU. I detta arbete representeras Sverige bl.a. av Transportstyrelsen som då agerar på uppdrag av regeringen. Genom att engagera sig i det internationella regelutvecklingsarbetet har Sverige större möjlighet att få genomslag för regler och rekommendationer som lämpar sig för svenska förhållanden.

Transportstyrelsen arbetar både nationellt och internationellt med regler för sjöfart. Internationellt handlar det om att påverka och tillvarata de svenska sjöfartsintressena i en rad gemensamma internationella frågor. Nationellt är det myndighetens ansvar att införa regler som tagits fram internationellt samt att följa upp konsekvenserna av regelverket och utforma detta efter svenska behov.

Inom EU är Transportstyrelsen delaktig i arbetet inom kommissionens olika genomförandekommittéer på sjöfartsområdet, i rådets förhandlingar om nya eller ändrade rättsakter samt inom Emsa. Arbetet inom EU går ut både på att ta fram gemensamma tekniska krav för fartyg, kompetenskrav för sjöfolk, regler som skyddar haven från föroreningar från fartyg, säkerhetskrav för operatörer m.m. och på att samordna gemensamma europeiska ståndpunkter i förhandlingarna inom IMO. Transportstyrelsen ansvarar bl.a. för att ta fram förslag till svenska ståndpunkter i förhandlingarna inom EU och för att genomföra de regler som förhandlingarna leder fram till.

Transportstyrelsen har utfärdat föreskrifter och allmänna råd om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet (TSFS 2018:27). Syftet med föreskrifterna är att fastställa vilken tillsyn, dvs. vilka besiktningar, kontroller och inspektioner, fartyg och rederier ska genomgå för att få certifikat och andra intyg för att få bedriva verksamhet, inklusive fartyg som omfattas av Solas. Detsamma gäller för marin utrustning som omfattas av lagen (2016:768) om marin utrustning.

I de flesta fall ska ett rederis och dess fartygs säkerhetsorganisationer kontrolleras årligen och det är redaren och befälhavaren som ska beställa kontrollen av Transportstyrelsen. På svenska fartyg ska den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS) kontrolleras varje år, och även här är det redaren och befälhavaren som ska beställa kontrollen av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsens tillsynsverksamhet styrs i huvudsak av fartygssäkerhetslagen, lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, arbetsmiljölagen, lagen om hamnskydd och lagen om sjöfartsskydd.

Lastsäkring på fartyg

Om lasten på fartyg inte är tillräckligt säkrad kan den förskjutas om den utsätts för accelerationer. Detta kan leda till att besättningen kommer till skada eller att hela fartygets överlevnad riskeras då fartygets stabilitet förändras om lasten

förskjuts. Generellt gäller därför att alla fartyg som transporterar last måste stuva och säkra lasten tillförlitligt för att vara sjövärdiga. För fartyg som inte är svenska ställs krav på lastsäkring när de går från svensk hamn. Det är befälhavarens skyldighet att se till att fartyget är sjöklart innan en resa påbörjas, vilket innebär att det är befälhavaren som har det yttersta ansvaret för att lastsäkringen är korrekt utförd.

Responsible Shipping Initiative

Under hösten 2019 bildade några av Sveriges största köpare av bulktransporter till havs den ideella organisationen Responsible Shipping Initiative (RSI). Syftet med samarbetet i RSI är att främja en ansvarsfull sjöfart när det gäller arbetsförhållanden, hälsa och säkerhet samt miljö i Östersjön och Nordsjön. Fokus ligger på att etablera och förvalta en avtalsmässigt bindande standard för ansvarsfull sjöfart. RSI har inrättat ett gemensamt inspektionssystem där varje enskild medlem kan begära att inspektioner ska utföras av oberoende inspektörer. RSI driver ett nätverk av erfarna inspektörer över hela Sverige. I enlighet med RSI:s standarder utförs inspektioner på torrlastfartyg som chartras direkt av medlemmarna, eller fartygstransporter där säljaren betalar sjöfrakten till överenskommen destinationshamn och tecknar en sjöförsäkring på varan till förmån för köparen. Vid inspektioner skriver inspektören en rapport och RSI kommunicerar resultatet till torrlastfartygets operatör. Fartygsoperatören svarar i sin tur med en plan för korrigerande åtgärder för eventuella observationer som upptäcks. Utifrån resultaten från inspektionen bedömer medlemmen om fartyget är lämpligt för deras handel eller inte. RSI har inrättat en gemensam databas där resultatet av utförda inspektioner delas mellan alla medlemmar. I databasen finns rapporter och fartygsoperatörernas planer för korrigerande åtgärder.

Sjömännens arbets- och levnadsvillkor

Transportstyrelsen presenterade i september 2019 rapporten Sjömännens arbets- och levnadsvillkor – Fartygens efterlevnad av sjöarbetskonventionen och sjömännens upplevelse av sin organisatoriska och sociala arbetsmiljö (dnr 2019-6320). Rapporten belyste hur väl svenska och utländska fartyg följer sjöarbetskonventionen samt sjömännens upplevelse av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön ombord på svenska fartyg. I rapporten framkom bl.a. att sett till hur väl fartygen följer sjöarbetskonventionen har de oftast brister relaterade till skydd mot olyckor. Transportstyrelsen konstaterade att myndigheten behöver se över de egna arbetssätten inom ramen för sitt ansvar för arbetsmiljö för fartygsarbete och att det behövs ett ökat fokus på den organisatoriska och sociala arbetsmiljön i tillsynen av svensklagade fartyg. Transportstyrelsen menade även att de behöver se över egna arbetssätt och samarbeten för att öka möjligheterna att upptäcka dolda brister under hamnstatskontroller av utländska fartyg.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen har myndigheten sedan rapporten presenterades 2019 vidtagit ett antal åtgärder i arbetet för sjömäns arbets- och levnadsvillkor. Detta arbete har bl.a. innefattat följande:

- Att förmedla vikten av systematiskt arbetsmiljöarbete och organisatorisk och social arbetsmiljö i syfte att branschen ska bli bättre på bl.a. riskbedömningar och för att förebygga ohälsa och skador, vilket i sin tur ska leda till bättre arbetsmiljö.
- Internutbildning för fartygsinspektörer om tillvägagångssätt för att hitta brister i fråga om bl.a. vilotider och dubbla anställningskontrakt.
- Transportstyrelsens fartygsinspektörer deltar i olika utbildningar och seminarier som arrangeras av Emsa som en del av utbildningsprogrammet för hamnstatsinspektörer.
- Transportstyrelsen deltar i flera arbetsgrupper inom det samförståndsavtal om hamnstatskontroll (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Paris MOU) som innefattar samarbete med syftet att hjälpa inspektörer att hitta olika typer av brister. Transportstyrelsen har också medverkat i fördjupade inspektionskampanjer på specifika områden.
- Transportstyrelsen har genomfört ISM-kampanjer (International Safety Management) för rederikontroll där temat för 2022 var förtöjning och för 2023 vilotider.

Sjöfartsverkets beredskap

Sjöfartsverket är en av ca 60 beredskapsmyndigheter inom totalförsvaret. Beredskapsmyndigheterna är sedan 2022 uppdelade i tio beredskapssektorer där Sjöfartsverket ingår i de två sektorerna transporter samt räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. För 2024 tilldelades Sjöfartsverket 74 miljoner kronor i särskilda totalförsvarsmedel för att fortsätta stärka och återuppbygga förmågan vid höjd beredskap och ytterst krig, och medel för detta ändamål tillfördes även för 2025. Enligt Sjöfartsverket har detta lett till stärkande åtgärder för att bättre kunna upprätthålla samhällsviktig verksamhet och hantera fredstida krissituationer och ytterst krig, bl.a. genom inköp av beredskapslivsmedel, reservkraft och reservdelar. Sjöfartsverket arbetar även med att stärka it-säkerheten och bygga ut kapaciteten för krypterad kommunikation, och ett arbete har även inletts med att utveckla Sjöfartsverkets ledningsplats vid fredstida krissituationer och krig. Enligt Sjöfartsverket fortsatte myndigheten under 2024 även utvecklings- och förbättringsarbetet inom ramen för säkerhetskänslig verksamhet och detta arbete innefattade bl.a. utbildning, processutveckling och tillsyn.

Sjöfartsverket ska i enlighet med sitt regleringsbrev för 2025 säkerställa att myndigheten har förmåga att agera proaktivt och handlingskraftigt såväl i hanteringen av fredstida krissituationer som vid krig och krigsfara. Utöver de krav som ställs i förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap ska myndigheten i detta syfte utbilda och öva sin personal samt se till att myndigheten stärker en kultur och ett arbetssätt som utgår från de krav som ett

krig ställer. Enligt regleringsbrevet ska Sjöfartsverket redovisa vidtagna åtgärder och resultatet av dessa till Regeringskansliet senast den 1 mars 2026.

Vidare har Sjöfartsverket när det gäller åtgärder för ett stärkt civilt försvar i uppdrag att vidta särskilda åtgärder för att nå det s.k. 90-dagarsmålet. Det innebär att Sjöfartsverket under minst 90 dagar ska ha förmåga att upprätthålla den samhällsviktiga verksamheten såsom lotsning, sjö- och flygräddning och isbrytning i händelse av höjd beredskap och ytterst krig, i syfte att stärka det civila försvaret och därmed bidra till en högre samlad förmåga inom totalförsvaret. Detta uppdrag ska redovisas till Regeringskansliet senast den 22 februari 2026 och ingå i en separat redovisning för civilt försvar.

Utöver det interna arbetet deltar och bidrar Sjöfartsverket med kunskap och kompetens i två beredskapssektorer: transporter samt räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. Samarbete med näringsliv ur beredskapsperspektiv genomförs primärt genom samverkansstrukturen Beredskapssektor Transporter Privat–Offentlig Samverkan, som leds av Trafikverket. Sjöfartsverket deltar även i samverkansstrukturen Nordic Transport Preparedness Cooperation för transportplanering i en nordisk kontext. Sjöfartsverket samverkar dessutom nära med Försvarsmakten, och tillsammans bygger myndigheterna förmåga inom ramen för flera projekt.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat frågor om trygg och säker sjöfart, senast i betänkande 2023/24:TU17. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena bl.a. med hänvisning till genomförda översyner och vidtagna åtgärder på området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att goda arbets- och levnadsvillkor är en förutsättning för en säker, hållbar och effektiv sjöfart. Det är följaktligen angeläget att det råder goda arbetsförhållanden och god arbetsmiljö ombord på fartyg. Utskottet vill i detta sammanhang påminna om Transportstyrelsens översyn i dessa frågor där Transportstyrelsen identifierat relevanta åtgärder, inom myndighetens eget ansvarsområde, som myndigheten planerar att vidta.

När det gäller motionsförslaget om att genomföra en riktad utredning av Sjöfartsverkets arbete med att säkerställa transporter i allvarlig kris och ytterst i krig påminner utskottet om att Sjöfartsverket i enlighet med regleringsbrevet för 2025 och regeringens uppdrag ska säkerställa myndighetens förmåga att agera proaktivt i hanteringen såväl av fredstida krissituationer som vid krig och krigsfara. Utskottet ser i sammanhanget även positivt på myndighetens arbete med åtgärder för ett stärkt civilt försvar för att nå det s.k. 90-dagarsmålet. Utskottet noterar att resultaten av dessa översyner och vidtagna åtgärder ska redovisas till regeringen under våren 2026.

Utskottet kan således konstatera att det har gjorts och pågår översyner samt har vidtagits åtgärder i de frågor som tas upp i motion 2024/25:1425 (SD) yrkandena 15, 16 och 20. Utskottet avstyrker därmed motionsförslagen.

Fritidsbåtlivet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om olika frågor som rör fritidsbåtlivet, bl.a. om att inrätta ett fritidsbåtsregister, om förarbevis för fritidsbåtar och om sjökort. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete på området och framhåller samtidigt vikten av att värna och skapa goda förutsättningar för det svenska båtlivet.

Jämför reservation 30 (S), 31 (SD) och 32 (MP).

Motionerna

Daniel Helldén m.fl. (MP) menar i partimotion 2024/25:3037 yrkande 164 att det bör tas fram ett register över fritidsbåtar, inklusive nödvändiga författningsförslag, organisationsförslag och konsekvensanalyser, inte minst för att få ordning på ägarförhållandena. Motionärerna menar att ett register kan åtgärda att uttjänta fartygsskrov blir liggande i vattnet utan att ägaren kan hållas ansvarig.

Gunilla Svantorp m.fl. (S) menar i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 46 att möjligheterna att införa ett nationellt båtregister bör ses över för att öka brottsuppleringen och stävja den illegala exporten av fritidsbåtar. Motionärerna pekar på att stulna fritidsbåtar och båtmotorer som forslas utomlands är ett mycket stort problem, till stor del genererat av organiserad brottslighet.

Thomas Morell m.fl. (SD) menar i kommittémotion 2024/25:1425 yrkande 1 att det bör upprättas en applikation eller en webbplats 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. I yrkande 25 önskar motionärerna en ökad k-märkning av kulturhistoriskt värdefulla fritidsbåtar och fartyg, bl.a. eftersom båtlivet är en viktig del av Sveriges kulturarv och k-märkning kan bidra till bevarandet av fritidsbåtar och fartyg. I yrkande 26 anför motionärerna vidare att en möjlighet att anmäla övergivna båtar som sjöfynd och hittegods bör utredas. Motionärerna pekar på att flertalet övergivna båtar på så sätt skulle kunna komma ut på marknaden igen i stället för att skrotas.

Sanne Lennström (S) framhåller i motion 2024/25:2488 att möjligheten att skapa ett nationellt och obligatoriskt båtregister för landets fritidsbåtar bör ses över. Motionären anför bl.a. att ett register skulle underlätta för polisen, Kustbevakningen och sjöräddningen att snabbt identifiera en båt vid brott eller olyckshändelser.

Markus Wiechel (SD) föreslår i motion 2024/25:3011 yrkande 1 att det införs förarbevis för att framföra fritidsbåtar med en viss hastighet och storlek. Motionären menar att okunskap på sjön kan innebära en fara för liv och hälsa samt att olycksrisken är högre för större eller snabbgående båtar. I yrkande 2 framhåller motionären behovet av en åldersgräns för att framföra fritidsbåtar med en viss hastighet och storlek och i yrkande 3 att regeringen bör införa regler för vilken utrustning som ska finnas på en fritidsbåt av en viss storlek som kan färdas i en viss hastighet.

Rickard Nordin (C) menar i motion 2024/25:581 yrkande 1 att det bör inrättas ett register över fritidsbåtar för att säkerställa att ägare till både övergivna och stulna båtar hittas. Motionären anför att ett båtregister skulle vara bra för både ägaren och miljön.

Bakgrund

Fartygsregister och ägarregister för fritidsbåtar

I det svenska fartygsregistret ska båtar (fartyg t.o.m. 24 meter i längd), skepp (fartyg vars längd överstiger 24 meter) och skeppsbyggen registreras under vissa förutsättningar. Vid sidan av samtliga skepp ska båtar om minst 15 meter och de från 5 meter som används yrkesmässigt, t.ex. för fiske, bogsering eller transporter, vara registrerade. Även vissa båtar vars största längd understiger 5 meter är registreringspliktiga, t.ex. båtar som tar fler än tolv passagerare.

Mellan 1988 och 1993 var det i Sverige obligatoriskt att registrera fritidsbåtar enligt lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister. De båtar med en längd över 5 meter som drevs med segel eller motor samt båtar med motor med en minsta motorstyrka på 10 kilowatt (ca 14 hästkrafter) behövde då anmälas till Sjöfartsverket. Registret skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick även användas som underlag för planering av turism, friluftsliv och naturvård samt för utredningar av skatter, tullar och indrivning. Eftersom kostnaderna för att upprätthålla registret överskred nyttan med det beslutade riksdagen, efter regeringens förslag, att registret skulle avskaffas 1993 (prop. 1992/93:102, bet. 1992/93:TU10, rskr. 1992/93:108).

Under 1995 beslutade riksdagen att tillkännage för regeringen att regeringen borde överväga att återinföra fritidsbåtsregistret (bet. 1994/95:TU12, rskr. 1994/95:232). På regeringens uppdrag utredde Sjöfartsverket under 2003 de tekniska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. I budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22) och regeringens skrivelse 2011/12:75 meddelade regeringen att den inte avsåg att vidta någon åtgärd med anledning av tillkännagivandet och att det därför var slutbehandlat. I sitt yttrande till konstitutionsutskottet med anledning av regeringens skrivelse (yttr. 2011/12:TU3y) framförde trafikutskottet inga invändningar mot regeringens beslut att avskriva tillkännagivandet.

Kulturmärkning av fartyg och båtar

Sedan 2001 k-märker Statens maritima och transporthistoriska museer fartyg för att uppmärksamma, bevara och främja brukandet av dem så att det historiska arvet förvaltas. Utmärkelsen k-märkt kan sökas för fartyg som gått i yrkesmässig trafik under svensk flagg eller som på annat sätt främjar kunskapen om sjöfartshistorien i svenska farvatten. Myndigheten tar även emot ansökningar om att k-märka fritidsbåtar. Enligt de kriterier som myndigheten tagit fram ska båten ursprungligen vara byggd som fritidsbåt och antingen vara byggd i Sverige, ritad av en svensk båtkonstruktör, av sådan modell som varit vanlig i landet eller på annat sätt anses vara kulturhistoriskt värd att bevara.

Av Statens maritima och transporthistoriska museers årsredovisning för 2024 framgår att myndigheten under 2024 beviljade fem ansökningar om k-märkning av fartyg och fyra ansökningar om k-märkning av fritidsbåtar. Totalt finns nu 159 k-märkta fartyg och 188 k-märkta fritidsbåtar. Statens maritima och transporthistoriska museer beslutar även om statsbidrag för kostnader för vård av kulturhistoriskt värdefulla fartyg i enlighet med förordningen (2011:1565) om statsbidrag till kostnader för vård av kulturhistoriskt värdefulla fartyg.

Uttjänta fritidsbåtar

Enligt HaV kan uttjänta fritidsbåtar som lämnas i naturen läcka plast och andra farliga ämnen som skadar djur och växter i känsliga havs- och vattenmiljöer. För att bidra till en miljömässigt korrekt insamling och återvinning av fritidsbåtar finns samverkansplattformen Båttretur. Via plattformen kan aktörer såsom privatpersoner, båtklubbar och fastighetsägare få hjälp med hela processen att ta hand om en uttjänt båt. Under 2023 och 2024 stöttade HaV insamlingssystemet med 9,5 miljoner kronor. Myndigheten arbetar för att nya medel ska tilldelas för skrotning under 2025.

Enligt lagen (1918:63) om sjöfynd ska övergivna skepp och båtar samt tillhörande redskap och gods som hittats på botten, flytande eller uppdrivna på strand rapporteras till polisen, Kustbevakningen eller Tullverket. Om vissa förutsättningar uppfylls kan den som rapporterat ett sjöfynd göra anspråk på godset, såvida dess rätta ägare inte anmält sig till polisen inom 90 dagar från det att fyndet kungjorts av Sjöfartsverket.

Förarbevis för fritidsbåt och vattenskoter

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den snarast bör låta utreda förutsättningarna för obligatorisk utbildning och förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar (bet. 2004/05:TU7, rskr 2004/05:178). Regeringen behandlade frågan om kompetensbevis och hastighetsbegränsning för fritidsbåtar i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160), i vilken regeringen framhöll att krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar

skulle införas och att omfattningen av och formerna för detta skulle utredas. Riksdagen biföll propositionen (bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308).

Under 2008 utarbetade och remitterade regeringen en departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32). Under 2013 redovisade HaV ett regeringsuppdrag att kartlägga besvär från vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster samt behoven av en särskild reglering av sådana farkoster. Under 2016 respektive 2018 remitterade regeringen dels en promemoria med förslag om obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter, dels en promemoria med förslag om åldersgräns för att få framföra vattenskoter.

Den 25 april 2019 beslutade regeringen om en ändring i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter. Ändringen innebär att en vattenskoter endast får framföras av den som har fyllt 15 år och trädde i kraft den 1 juni 2019. I april 2021 beslutade regeringen även om propositionen Förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190), som antogs av riksdagen i juni 2021 (bet. 2020/21:TU12, rskr. 2020/21:379). Lagen trädde i kraft fullt ut den 1 maj 2022 och innebär att en vattenskoter endast får framföras av den som fyllt 15 år, som har ett förarbevis och som genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat. Regeringen föreslog vissa kompletterande bestämmelser till reglerna i mars 2022 i propositionen Omhändertagande och återkallelse av förarbevis för vattenskoter (prop. 2021/22:143). Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2021/22:TU13, rskr. 2021/22:234).

I skrivelse 2024/25:75 framhåller regeringen att den anser att det, vid en samlad bedömning och mot bakgrund av den tid som gått sedan riksdagen beslutade om tillkännagivandet om obligatorisk utbildning och förarbevis för fritidsbåtar, inte framstår som motiverat att tillmötesgå tillkännagivandet. Regeringen meddelade att den avser att återkomma till riksdagen i frågan i någon lämplig proposition eller skrivelse under 2025.

Krav på viss utrustning i fritidsbåtar

I Sverige finns ingen specifik lag som reglerar krav på båtutrustning i fritidsbåtar, t.ex. flytväst. Däremot fastställer sjölagen (1994:1009) att befälhavaren ska se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap (6 kap. 2 §).

Regeringen behandlade frågan om krav på båtutrustning såsom flytväst i propositionen Förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190). Regeringen konstaterade då att den inte avsåg att gå vidare med frågan eftersom kravet inte kan införas utan ytterligare utredning.

Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer med anknytning till fritidsbåtslivet. Rådets arbete leds av Transportstyrelsen och syftar till att skapa ett säkrare båtliv. Åtgärderna utgörs främst av kommunikationsinsatser som bl.a. ska bidra till ökad användning av säkerhetsutrustning, t.ex. flytväst. Enligt Sjösäkerhetsrådets senast tillgängliga

årsrapport från 2022 saknade minst 7 av de 16 personer som omkom i fritidsbåtlivet under 2022 flytväst.

Under 2022 tog Sjösäkerhetsrådet fram en handlingsplan med åtgärder som rådets medlemmar ska genomföra under 2023–2028. Åtgärderna är främst av kommunikativ karaktär men handlar också om att utreda förutsättningarna för att både lagstifta om flytvästanvändande och införa ett svenskt fritidsbåtsregister, obligatorisk ansvarsförsäkring samt obligatoriskt förarbevis för framförande av snabbgående fritidsbåtar. Transportstyrelsen är ansvarig för att följa upp åtgärderna och redovisa dem i Sjösäkerhetsrådets årsrapport.

Om sjökort

Sjöfartsverket ansvarar för att ge ut sjökort över de svenska havsområdena och skärgårdarna. Stommen i sjökorten utgörs av hydrografisk information såsom djupkurvor och djupsiffror, tillsammans med nautiska objekt som fyrar, prickar och bojar. Sjöfartsverket lagrar informationen digitalt i en sjökortsdatabas som uppdateras dagligen. Databasen är heltäckande och innehåller information om kuststräckorna från Haparanda till Strömstad, de stora sjöarna Väner, Vättern, Mälaren och Hjälmaren samt Göta kanal, Trollhätte kanal och Dalslands kanal.

På sin webbplats har Sjöfartsverket publicerat information om hur man rapporterar fel i sjökort. Det kan t.ex. handla om iakttagelser om fel på utmärkning, släckta fyrar, drivande föremål eller annat som kan utgöra fara för sjöfarten. Användaren kan kontakta Sjöfartsverket via anrop till Sweden Traffic, e-post, telefon eller ett kontaktformulär.

Sjöfartsverket uppger på sin webbplats att man under de senaste åren genomfört omfattande projekt för att förbättra svenska sjökort. De senaste 50 åren har produktionen av sjökort varit inriktad mot den tyngre sjötrafiken, och i många områden där fritidsbåtar rör sig är djupinformationen av lägre kvalitet, ofta insamlad i mitten av 1800-talet. Sjöfartsverket uppger att man under 2025 lanserat nya sjökort i mindre format för båtlivet, s.k. båtsportkort, för områdena Västkusten Norra, Västkusten Södra, Ostkusten och Sydkusten. Under 2024 uppdaterade Sjöfartsverket vidare sjökorten över vissa grunda vattenområden runt Stockholmsområdet, Mälaren–Hjälmaren och Bottenhavet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om fritidsbåtlivet, senast i betänkande 2023/24:TU7. Utskottet föreslog då att riksdagen skulle avslå de aktuella yrkandena med hänvisning till de olika insatser som genomförs och riksdagen biföll utskottets förslag. När det gäller frågan om ett fritidsbåtsregister framhöll utskottet bl.a. att det inte är klarlagt om kostnaderna för införandet och upprätthållandet av ett register skulle överväga nyttan.

Frågan om k-märkning av fritidsbåtar har återkommande behandlats i kulturutskottet, senast i betänkande 2023/24:KrU5. Utskottet föreslog då att riksdagen skulle avslå yrkandet och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet framhålla att fritidsbåtslivet är en viktig del av många människors vardag och fritid, både som rekreation och för lokala transporter. Fritidsbåtslivet är på så vis ett naturligt inslag i svenska vatten och utgör även en viktig näring för många lokalsamhällen runt Sveriges kuster. För utskottet är det därför viktigt att värna och skapa goda förutsättningar för det svenska båtlivet.

När det gäller motionsyrkanden om att inrätta ett register för fritidsbåtar vill utskottet påminna om att det tidigare under en period fanns ett register för fritidsbåtar i Sverige. Eftersom kostnaderna för att upprätthålla registret överskred nyttan med det beslutade riksdagen 1993 att registret skulle avskaffas. Enligt utskottet är det inte tydligt att de eventuella fördelar som ett register över just fritidsbåtar skulle kunna innebära, t.ex. när det gäller sjösäkerhet och ordningsfrågor, överväger kostnaderna för att införa och upprätthålla ett sådant register. Utskottet är därför inte berett att i dagsläget ta något initiativ i frågan.

I en motion efterfrågas en ökad k-märkning av kulturhistoriskt värdefulla fritidsbåtar och fartyg. Utskottet kan här konstatera att Statens maritima och transporthistoriska museer sedan en lång tid tillbaka tar emot ansökningar och beslutar om kulturmärkning av såväl fartyg som fritidsbåtar enligt vissa fastställda kriterier. Under 2024 beviljade myndigheten fem ansökningar om k-märkning av fartyg och fyra ansökningar om k-märkning av fritidsbåtar, vilket innebär att det i dag finns långt över 300 k-märkta fartyg och fritidsbåtar. Utskottet anser därför inte att det i dagsläget finns något skäl att vidta någon ytterligare åtgärd på området.

När det gäller motionsyrkandet om att anmäla övergivna båtar som sjöfynd och hittegods konstaterar utskottet att det av gällande lagstiftning framgår att övergivna skepp och båtar ska rapporteras till polisen, Kustbevakningen eller Tullverket. Under vissa förutsättningar kan vidare den som rapporterat ett sjöfynd göra anspråk på godset. Därmed anser utskottet att yrkandet torde vara väl tillgodosett och finner inte skäl att ta något initiativ i frågan.

I ett motionsyrkande efterfrågas en digital lösning där småbåtsägare enkelt kan notera och märka ut grund som inte finns med på befintliga sjökort. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram Sjöfartsverkets pågående arbete med att förbättra sjökorten, inte minst genom att under senare år lansera nya sjökort i mindre format för båtlivet, s.k. båtsportkort. Utskottet påminner även om att Sjöfartsverket på sin webbplats har publicerat information om hur man rapporterar fel i sjökort, bl.a. via e-post, telefon och ett kontaktformulär. Något tillkännagivande från riksdagen i frågan är enligt utskottet därmed inte nödvändigt.

När det gäller motionsyrkanden om förarbevis och åldersgräns för att få framföra vissa fritidsbåtar vill utskottet inledningsvis hänvisa till den nya lagen om förarbevis för vattenskoter och tillhörande åldersgräns. Utskottet menar att det kan vara av värde att avvakta en utvärdering av den nya reformen innan ytterligare reformer sjösätts inom fritidsbåtssektorn. I fråga om yrkandet om krav på vilken utrustning som ska finnas på en fritidsbåt kan utskottet konstatera att Sjösäkerhetsrådet har aviserat att det bl.a. avser att utreda förutsättningarna för att lagstifta om flytvästanvändande. Enligt utskottet finns det ett värde i att invänta resultatet av Sjösäkerhetsrådets arbete i dessa delar och utskottet ser således inte skäl att i dagsläget vidta någon åtgärd.

Därmed anser utskottet att riksdagen bör avslå motionerna 2024/25:581 (C) yrkande 1, 2024/25:1425 (SD) yrkandena 1, 25 och 26, 2024/25:2488 (S), 2024/25:3011 (SD) yrkandena 1–3, 2024/25:3037 (MP) yrkande 164 och 2024/25:3126 (S) yrkande 46.

Reservationer

1. Vissa internationella frågor, punkt 1 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 21 och 22.

Ställningstagande

Vi menar att Sverige aktivt bör delta i internationella samarbeten som berör sjöfart. Det är positivt för Sverige och för sjöfartens företrädare att verka för och inom internationella samarbeten som berör sjöfarten. En fråga som är viktig att verka för internationellt är att säkra svenska intressen i särskilt otrygga vatten. Vi har noterat att sjöröveri förekommer i hög utsträckning i många farvatten där svenska obebäpnade fartyg färdas. Därför vill vi peka på behovet av verktyg och skydd för att klara sig undan piratattacker. Vi anser att utformningen av dessa verktyg bör lyftas upp i ett internationellt forum. Åtgärderna kan vara både proaktiva och reaktiva som diplomati och aktiv verkanseld. Vi vill understryka vikten av att Sverige verkar för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten.

2. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 67 och 68 samt avslår motionerna

2024/25:455 av Serkan Köse (S),

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 5, 6 och 24,

2024/25:2024 av Mats Green (M) och
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54.

Ställningstagande

En väl fungerande sjöfart är viktig för bl.a. handeln och näringslivet och för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om överflyttning av gods till sjöfart. Sjöfarten står för ca 90 procent av all import och export. Under ett vanligt år reser ca 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. Därför vill vi att regeringen kraftfullt ska arbeta mot utflyggningen som får negativa konsekvenser och hotar vår nationella försörjningsförmåga.

Vi menar att Sverige måste ha en stark och konkurrenskraftig sjöfartsnäring men det får inte medföra oseriösa aktörer och låga standarder. Målet ska enligt oss vara att Sverige blir konkurrenskraftigt visavi våra nordiska grannar och andra viktiga konkurrentländer. Målet är inte att vi genom sämre villkor ska konkurrera med globala rederier som inte lever upp till våra miljöstandarder och regler för sjöarbetsvillkor.

3. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 5, 6 och 24 samt avslår motionerna

2024/25:455 av Serkan Köse (S),

2024/25:2024 av Mats Green (M),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 67 och 68.

Ställningstagande

För att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen menar vi att det bör inrättas en samverkansplattform i form av ett sjöfartsråd. Rådet bör ha en allsidig sammansättning och bestå av bl.a. den maritima industrin, fackliga parter, berörda myndigheter samt forsknings- och utbildningsinstitutioner. Rådet bör ges mandat att ta fram en långsiktig strategi för hela den maritima näringen

och årligen rapportera till regeringen. Sjöfartsrådets mål bör vara att ta fram väl förankrade underlag som kan ligga till grund för politiska beslut.

Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Stödet 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. Vi anser att stödet bör utformas på ett sådant sätt att besked ges för en rimligt lång tidsperiod. Regeringen bör därför utreda en modell som ger förhandsbesked om sjöfartsstöd.

Vidare vill vi peka på att den ändring av den s.k. nettomodellen som genomfördes 2020 förändrade de långsiktiga förutsättningarna för sjöfarten i Sverige och gör det dyrare att flagga fartyg i Sverige och anställa svensk personal. Dessutom har de justeringar av nettomodellen som genomfördes 2014 för att inkludera även specialsjöfarten inte blivit verklighet eftersom de korresponderande kraven i skattelagstiftningen, kraven kopplade till sjöinkomst inte justerats. Dagens tolkning gör att svensk specialsjöfart inte alltid anses kunna omfattas av nettomodellen och därmed får betydande konkurrensnackdelar eftersom EU i sina riktlinjer tillåter att specialsjöfarten omfattas av motsvarande regler som annan sjöfart. I stället för att frågå nettomodellen menar vi att denna modell bör värnas och säkerställas för att skapa långsiktigt stabila villkor för svenska rederier. Vi anser att regeringen bör planera för ett bredare grepp om sjöfartens förutsättningar och säkerställa att svensk sjöfart har konkurrenskraftiga och långsiktigt hållbara villkor.

Slutligen vill vi lyfta sjöfartsforskningens betydelse för den svenska sjöfarten. Vi menar att sjöfartsforskning är en förutsättning för att utveckla och införliva nya varor och tjänster i sjöfarten. Forskning är även en förutsättning för att klara högt uppsatta miljömål och säkerhetsrutiner och genererar dessutom konkurrensfördelar för svensk sjöfart och reell tillväxt vid rätt prioriteringar. Sverige har möjligheten att ta en ledande position genom exempelvis satsningar på innovativa företag, högskolor och högteknologiska forskningsfartyg och genom att satsa på färre men smartare strategiska forskningsområden inom sjöfart.

4. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54 och

avslår motionerna

2024/25:455 av Serkan Köse (S),

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 5, 6 och 24,

2024/25:2024 av Mats Green (M) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 67 och 68.

Ställningstagande

Sjöfartsnäringen är av central betydelse för vårt välbefinnande och vår handel. Sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Svensk sjöfartstradition är också förknippad med hög sjösäkerhet och miljömedvetenhet. Det är därför viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. Jag efterfrågar en översyn av möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft samt en effektivare och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten.

5. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 73,

bifaller delvis motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8 och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 57 och

avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9 och 18,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 132,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 58 och 83 samt

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 162, 163 och 166.

Ställningstagande

I syfte att på kort och medellång sikt öka kapaciteten på våra vägar och järnvägar måste vi satsa på att förbättra våra inre vattenvägar. Här finns åtgärder som mycket snabbt skulle kunna få effekt. En grundläggande insats vore att se över förutsättningarna att sänka lots- och farledsavgifterna som är ett problem som särskilt drabbar den interna svenska sjöfarten. Det faktum att Sjöfartsverket, till skillnad från Trafikverket, är avgiftsfinansierat påverkar

sjötrafikens möjligheter att konkurrera på lika villkor med vägtransporter. Vi menar att en översyn av dessa villkor därför bör vara en prioriterad fråga för regeringen.

6. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 8, 9 och 18,

bifaller delvis motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 73 och

avslår motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 132,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 57, 58 och 83 samt

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 162, 163 och 166.

Ställningstagande

Sjöfartsverkets ekonomi är hårt ansträngd och den ser inte ut att bli bättre inom en överskådlig framtid. Sjöfartsverket, som är ett affärsverk, har möjlighet att höja avgifterna från sjöfarten. Myndigheten anser dock att sjöfarten redan i dag bär oproportionerligt höga kostnader och att staten därför bör öka sitt betalningsansvar för de delar som inte rör handelssjöfarten. Sverige och Finland hör till ett fåtal länder som tillämpar farledsavgifter. Finland halverade sina farledsavgifter när kraven skärptes på svavelhalten i marint bränsle (SECA-direktivet) 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 där farledsavgifterna bidrar till finansiering av Sjöfartsverkets övriga verksamheter som exempelvis isbrytning. En satsning på sjöfarten handlar i ett första skede om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket och lyfta bort kostnader som är tärande för näringslivet från den svenska sjöfarten. Vi vill därför att regeringen ser över möjligheten att sänka farledsavgifterna för fartyg i svenska vatten.

Mer godstransporter på vattenväg i stället för landsväg gör transport-systemet både säkrare och bättre för miljön. Enligt Statskontoret skulle anpassade lotsavgifter för inlandssjöfarten, t.ex. en sänkning av avgifter för transporter på Väner och Mälaren, kunna främja en överflyttning av fler godstransporter från väg till sjö. Detta skulle dock, enligt Statskontoret, kräva att regeringen lämnar in en ansökan 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 ett ökat intresse för inlandssjöfart, från sjöfartsnäringen, menar vi att Sjöfartsverket bör ges i uppgift att skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar.

Vi anser avslutningsvis att fjärrlotsnavigering av fartyg behöver möjliggöras. Det finns en pågående övergång till fjärrstyrning inom ett flertal arbetsområden inom olika branscher. Detta tekniksprång kan enligt vår mening även genomföras inom sjöfarten, även om det finns en del juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som först behöver ses över.

7. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 57, 58 och 83,

bifaller delvis motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 73 och

avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 8, 9 och 18,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 132 och

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 162, 163 och 166.

Ställningstagande

Jag vill se mer godstrafik på sjön för att transportsektorn ska kunna nå klimatmålen. Jag vill därför att regeringen ger ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur kostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden. Vidare anser jag att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att samstämma med kraven som finns på kontinenten. Sjöfarten har i dag tillgänglig kapacitet att ta emot mer gods men för att detta ska uppfyllas krävs det att konkurrensvillkoren mellan trafikslagen utjämnas. Sjöfartsverket finansierar sin verksamhet genom farleds- och lotsavgifter medan Trafikverket finansierar järnvägar och vägar genom anslag. Jag anser att effekterna av denna uppdelning och inlandshamnarnas konkurrensvillkor bör utredas.

Därutöver bör ytterligare steg tas för att underlätta och effektivisera lotsverksamheten så att det leder till ett modernt och enhetligt regelverk.

Jag anser vidare att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart. Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferenterade avgifter. Jag har dock noterat att verket har haft problem med att miljödifferentera på ett tillfredsställande sätt, särskilt med tanke på att fartyg med eldrift, som inte släpper ut koldioxid, också får höjda farledsavgifter. Mot denna bakgrund efterfrågar jag en bred översyn och förordar en utvecklad bonus malus-modell eftersom Sjöfartsverket, i min mening, brister i sin analys av hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil och räls till sjöfart.

8. Farledsavgifter, hamnavgifter och lotsning, punkt 3 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 132 och

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 162, 163 och 166 samt avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 8, 9 och 18,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 57, 58 och 83 samt

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 73.

Ställningstagande

Det är angeläget att godstrafik flyttas från vägtransporter med hög klimatpåverkan till bl.a. sjöfart med betydligt lägre klimatpåverkan. Detta kräver att sjöfartens konkurrensvillkor ändras. Jag vill i sammanhanget peka på att farledsavgifterna kan användas för att öka miljöstyrningen. Regeringen har tidigare möjliggjort för Sjöfartsverket att uppnå klimatstyrande effekter genom att öka miljöincitamenten i farledsavgiften. Jag anser, i likhet med Miljömålsberedningen, att miljödifferenteringen av farledsavgifterna behöver ses över så att dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder samt även skapar incitament för andra havsmiljöåtgärder. Jag anser också att de kommunala hamnavgifterna kan och bör användas som ett viktigt styrmedel för minskad påverkan på havsmiljön från sjöfarten.

9. Isbrytning, punkt 4 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:865 av Isak From (S) och

avslår motionerna

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 4 och

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 19 och 20.

Ställningstagande

Fungerande isbrytning är en grundläggande förutsättning för Sveriges näringsliv och en garant för att kunna säkra sjöfarten vintertid. I dag går 90 procent av all import och export till och från Sverige på sjön. Utan isbrytning för handelssjöfarten riskerar hamnar längs med den svenska kusten att tvingas hålla stängt under vinterhalvåret. Hårda vinterförhållanden och kraftiga islägen i Bottenviken och Norra Kvarken medförde under vintern 2023–24 betydande kostnader och onödigt långa väntetider för sjötransporter. Detta fick allvarliga konsekvenser för den exportberoende industrin i regionen. Långsamma leveranser och störningar i logistikkedjan kan leda till ekonomiska förluster och försämrad konkurrenskraft på den globala marknaden. Vi menar därför att det finns ett behov av att stärka isbrytarberedskapen i norra Sverige.

10. Isbrytning, punkt 4 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 19 och 20 samt

avslår motionerna

2024/25:865 av Isak From (S) och

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag anser att den nationella planen för transportsystemet ska omfatta finansiering av fyra nya isbrytare. I likhet med investeringar i det nationella stamvägnätet och i det statliga järnvägsnätet bör investeringar i infrastruktur som är nödvändig för sjöfarten finansieras via den nationella planen för transportsystemet. Att Sveriges isbrytarflotta förnyas skyndsamt är avgörande för basen i svensk exportindustri och särskilt för industrin längs Norrlands-kusten där näringslivet nu dessutom gör mycket stora satsningar som kommer att kräva en stabil infrastruktur utan klimatavtryck. Basindustrin i Sverige är beroende av isbrytare på samma sätt som vägtrafiken är beroende av en effektiv vinterväghållning. Isbrytning är en förutsättning för åretruntsjöfart.

Sveriges isbrytare har tjänat väl men är utslitna och omoderna, och tillgången på reservdelar är mycket begränsad. Haverier inträffar årligen och om vintern är hård innebär det stora extrakostnader och tidsförluster för svensk industri när godstransporter försenas. Om isbrytningen skulle finansieras med farledsavgifter skulle det krävas avgiftshöjningar för samtliga farleder i Sverige. Om sjöfarten ska behålla och öka sin konkurrenskraft gentemot andra transportalternativ är det viktigt att nya isbrytare finansieras på annat sätt. Jag anser därför att nya isbrytare ska finansieras inom ramen för den nationella planen för transportinfrastruktur och att regeringen bör införa ett anslag med full kostnadstäckning för drift och underhåll av isbrytare i planen. För att kunna införa ett sådant anslag behöver dock förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur sannolikt ändras. Detta menar jag skulle ge en hög samhällsekonomisk nytta genom att säkra goda villkor för hela landets närings- och samhällsutveckling.

11. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 5 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 72 och
avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 7, 11 och 12 samt
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 82.

Ställningstagande

Sverige har en geografi som passar väl för sjöfart på inre vattenvägar, dvs. på kanaler, insjöar och älvar, och kusttrafik. Ett genomsnittligt pråmfartyg lastar lika mycket gods som 200 lastbilar. Om vi skulle anamma Kontinentaleuropas användning av modern pråmtrafik skulle vi få ett mer klimatsmart, kostnads-effektivt och diversifierat transportsystem. Det som saknas i Sverige är inarbetade ruttor och tidtabellsstyrda transporter samt intermodala hubbar där gods effektivt kan lastas om från landbaserade transporter och från fraktfartyg till pråmtrafiken. Vi anser att Trafikverket bör få i uppdrag att snabba på utvecklingen av inlandssjöfarten. Trafikverkets färjerederi kan exempelvis bli en föregångare och öppna ett antal ruttor för containerpendel på inre vattenvägar. Vi menar att det krävs visionärt tänkande för att utveckla nya hållbara logistikkoncept för den svenska transportnäringen.

12. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 5 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 7, 11 och 12 samt avslår motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 82 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 72.

Ställningstagande

Cirka 90 procent av alla godstransporter sker sjövägen. Kustsjöfarten och sjöfart som går i skyddade vatten, inlandssjöfart, står dock endast för några få procent av trafiken. Med tanke på hur väl utnyttjad järnvägen är i dag bör man utnyttja alla möjligheter att avlasta järnvägen och nyttja de trafiksystem som passar bäst för transporten. För att stimulera kust- och inlandssjöfart bör man t.ex. utreda möjligheten att farledsavgiftsbefria sjötrafik som går mellan svenska hamnar. Med tanke på de industriella satsningar som görs i norra Sverige hade en utveckling av den svenska kustsjöfarten möjliggjort en överflyttning av gods till sjön och därmed kunnat avlasta både väg och järnväg. Vi anser att regeringen bör beakta detta och eftersträva ett bättre utnyttjande av kustsjöfartens potential för transporter inom Sverige.

Vidare vill vi framhålla att pråmtrafik är energi- och miljöeffektivt. 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 egna regler eftersom våra vattenvägar inte passerar ett annat land. År 2014 gjordes det möjligt att bygga och utrusta fartyg särskilt för inrikes sjöfart i Sverige, men inget har gjorts för att öka trafiken. Vi anser därför också att regelverket för inre vattenvägar bör ses över för att främja pråmtrafik på skyddade vatten.

För att ta sig från Göteborg till Vänern via sjövägen på Göta älv måste ett antal slussar passerar. Dessa slussar har enligt Trafikverket en maximal livslängd till 2030 och måste bytas ut mot nya innan dess för att inte trafiken på Göta älv ska behöva stängas av. Göta älv har stora möjligheter att med hjälp av pråmtrafik frakta gods som i dag går med lastbil och på järnväg. Göta älv är även viktig bl.a. som ett populärt turiststråk och som försörjare av dricksvatten till Göteborg. Runt Göta älv finns mycket kvicklera som gör att lerjordens hållfasthet försämras dramatiskt om leran skakas om. Om ett skred inträffar kan det få stora konsekvenser för Vänern ända ned till Göteborg och de sex kommuner som ligger i direkt anslutning till älven. Vi vill därmed understryka betydelsen av att jordskredssäkra älven i närtid. För att minska kostnaden för jordskredssäkring görs detta lämpligen i samband med att slussarna renoveras eller byggs om. Ansvaret för att skredsäkra älven bör tillfalla staten, eftersom jordskredssäkring riskerar att utebli om en alltför stor kostnad läggs på enskilda villaägare och små kommuner. Vi anser därför sammanfattningsvis att regeringen bör påskynda arbetet med att jordskredssäkra älven och med att bygga nya slussar för att säkra sjöfartstrafiken i Vänern.

13. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 5 (C, MP)

av Ulrika Heie (C) och Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 82 och
avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 7, 11 och 12 samt

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 72.

Ställningstagande

Vi anser att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen. Norge har nyligen antagit en grön kuststrategi som syftar till att minska koldioxidutsläpp, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling. I denna strategi ingår både aktörer inom rederinäringen, kommuner och nationella myndigheter samt transportköparna. Till denna strategi har också knutits en budget ur vilken man kan söka medel för gröna investeringar. Vi menar att en liknande kustfartsstrategi är värd att eftersträva även i Sverige och uppmanar regeringen att göra så.

14. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 70 och 71 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2167 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2024/25:2212 av Fredrik Lundh Sammeli (S) och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55 och

avslår motionerna

2024/25:1160 av Magnus Jacobsson (KD),

2024/25:1407 av Björn Söder m.fl. (SD) yrkande 14,

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 17 och

2024/25:2232 av Johanna Rantsi (M).

Ställningstagande

Sverige har mer än 50 hamnar, flera stora sjöar och en lång kust. Våra vattenvägar ger därmed stora möjligheter att avlasta väg- och järnvägsnätet. Hamnarna är av helt avgörande betydelse för svensk försörjning, beredskap och konkurrenskraft. Därför menar vi att en offensiv nationell hamnstrategi behövs utarbetas.

En väsentlig del i en fungerande och stark sjöfart är god infrastruktur till och från våra hamnar. Vi vill att regeringen ser över hamnarnas möjligheter att utvecklas som energihubbar.

15. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1407 av Björn Söder m.fl. (SD) yrkande 14 och

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 17 och
avslår motionerna

2024/25:1160 av Magnus Jacobsson (KD),

2024/25:2167 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2024/25:2212 av Fredrik Lundh Sammeli (S),

2024/25:2232 av Johanna Rantsi (M),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 70 och 71 samt

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33.

Ställningstagande

Sveriges hamnar är centrala för totalförsvaret, där de är viktiga nav för varutransporter, militär logistik och energiimport. Deras betydelse ökar ytterligare i tider av kris, då sjötransporter ofta blir en nödvändig och pålitlig lösning när andra transportmedel är osäkra eller otillgängliga. Sveriges beroende av importerade varor gör att hamnar blir centrala för landets försörjningsberedskap. Om hamnar skulle blockeras eller påverkas negativt under en kris, kommer det att få allvarliga konsekvenser för hela samhället.

Vi anser att fler torrhamnar, s.k. dry ports, behöver användas för att få mer plats och effektivare flöden. En container som anlöper Göteborgs hamn kan lastas direkt på tåg utan att förtullas och sedan transporteras 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 11 september 2001. Säkerhetsklassningen bygger på ett skalskydd med övervakning och utbildad personal. Vi anser således att antalet säkerhetsklassade torrhamnar behöver utökas.

16. Vissa frågor om hamnar, punkt 6 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 55,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2167 av Teresa Carvalho m.fl. (S),

2024/25:2212 av Fredrik Lundh Sammeli (S),

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 70 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33 och

avslår motionerna

2024/25:1160 av Magnus Jacobsson (KD),

2024/25:1407 av Björn Söder m.fl. (SD) yrkande 14,

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 17,

2024/25:2232 av Johanna Rantsi (M) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 71.

Ställningstagande

Jag konstaterar med tillförsikt att hamnarnas framtid i Sverige är ljus. I Sverige finns det totalt ett drygt hundratal hamnar, varav ett drygt femtiotal är utpekade som allmänna hamnar enligt Sjöfartsverket. Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna och beslut om att etablera och investera i hamnar fattas av hamnens ägare, inte sällan en kommun eller ett lokalt företag. Att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar tycker jag är bra eftersom våra hamnar kommer att utvecklas bäst med konkurrensneutralitet och marknaden som bas. Men jag anser att det utifrån ett nationellt perspektiv vore bra om staten i större utsträckning såg den svenska hamnverksamheten som en integrerad del i infrastrukturen. Hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och har en viktig roll att spela i klimatomställningen. Med det menar jag att en tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle kunna bidra till ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen. Jag vågar påstå att när alltmer gods ska flytta över från lastbil till sjöfart kommer hamnarna att bli ännu viktigare. Jag har dock noterat att den svenska hamnutbyggnaden i dag inte sker samordnat ur ett nationellt perspektiv. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas betydelse och kapacitet. Jag efterlyser en statlig strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i

samverkan mellan godstransportköparna, hamnarna och andra berörda aktörer. En sådan plan skulle bl.a. hantera och ta ställning till hur det svenska hamnnätet kan bli en allt viktigare del av den svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomiskt och miljömässigt avseende.

17. Marin kartering, punkt 7 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 187 och 188.

Ställningstagande

Jag menar att det finns ett stort behov av en förbättrad marin kartering och geografisk information. Heltäckande, högupplösta underlag över marina arter, habitat och naturvärden är grundläggande inom flera verksamhetsområden på nationell och regional nivå. Miljömålsberedningen har lämnat ett antal förslag för att förbättra den svenska marina karteringen. Jag anser att samtliga dessa förslag ska genomföras.

Jag anser också att geografisk information till offentliga myndigheter och forskningsändamål inte ska finansieras med avgifter. Sjöfartsverket bör i stället tilldelas anslagsmedel för att täcka kostnaderna. Vidare bör en särskild utredare få i uppgift att ta fram ett organisationsförslag för en miljö för en sammanhållen marin kartering i Sverige. Förslaget bör omfatta vilken eller vilka myndigheter som ska få ansvar för att tillhandahålla och förvalta miljön samt vilka ytterligare myndigheter som ska samverka och bidra till den. Förslaget bör också beskriva vilka anslagsmedel som krävs och andra konsekvenser.

18. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 31 och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 74,
bifaller delvis motion
2024/25:2978 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 10 och
avslår motionerna
2024/25:894 av Magnus Manhammar (S),
2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 78, 80 och 95,
2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 107, 119, 157 och 170
samt
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 67 och 68.

Ställningstagande

Vi vill betona vikten av att ställa om till fossilfri sjöfart. Sjöfartens fossila beroende behöver minska och ersättas med förnybara alternativ, och en viktig del för att skynda på detta skifte är enligt vår mening att sjöfarten sedan 2024 gradvis inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem EU ETS. De ökande kostnaderna som följer med att sjöfarten behöver börja betala för sina utsläpp ger enligt vår bedömning incitament att styra om mot mer hållbara alternativ. Samtidigt införs det krav på att fartyg inom Europa successivt ska inkludera fossilfria bränslen fr.o.m. 2025. Vi vill uppmärksamma att denna kvotplikt driver på för ökad produktion av förnybara bränslen och skapar förutsättningar för en snabbare omställning. Vi menar sammanfattningsvis att sjöfarten måste ställa om för att minska sina utsläpp.

Dessutom vill vi lyfta fram behovet av att förbättra förutsättningarna för skärgårdstrafikens konvertering till el eller andra klimatvänliga drivmedel. Vi menar att dessa förutsättningar måste ses över och stärkas.

19. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23 och
avslår motionerna
2024/25:894 av Magnus Manhammar (S),
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 78, 80 och 95,
2024/25:2978 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 10,

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 107, 119, 157 och 170,
2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 31,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 74 och
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 67 och 68.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram behovet av gemensamma miljöregler inom EU. Vi uppmärksammar att det inte är 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 därmed vara att harmonisera reglerna på EU:s inre marknad. Risken är annars att industrier flyttar från Sverige med allt vad detta innebär, samtidigt som utsläppen blir desamma eller t.o.m. ökar.

20. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 78, 80 och 95 samt

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 67 och 68 samt

avslår motionerna

2024/25:894 av Magnus Manhammar (S),

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23,

2024/25:2978 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 10,

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 107, 119, 157 och 170,

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 31 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 74.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag betona att Sverige är omgivet av vatten och att sjöfartssektorn därför är en betydande verksamhet för vårt land. Jag vill också påminna om att internationella regelverk starkt reglerar frågor om sjöfartssektorns utsläpp, vilket gör att nationella initiativ enligt min bedömning kommer att ha en begränsad påverkan. Samtidigt är det viktigt att våra styrmedel är utformade så att det lönar sig mer att använda hållbara drivmedel än fossila. Jag menar att detta, i kombination med ett aktivt internationellt

samarbete för minskade utsläpp, kan stärka sjöfartens klimat- och miljöstyrning.

Jag vill betona att det är viktigt med en ökad elektrifiering av Sveriges transporter. Jag menar därför att det i Trafikverkets uppdrag bör inkluderas att det längs den svenska kusten ska finnas tillgång till laddstolpar för elbåtar. Jag menar också att regeringen bör ge ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar.

Vidare vill jag peka på vikten av att olika transportslag samverkar i hela transportarbetet och att alla trafikslag uppnår en högre klimateffektivitet. Även de riktigt tunga transporterna – såsom sjöfarten – behöver ställa om. Jag menar att det är mycket angeläget att öka användningen av förnybara drivmedel som ersättning till fossila bränslen inom sjöfarten för att minska utsläppen. Det är därför viktigt att stärka de ekonomiska incitamenten att välja förnybara framför fossila drivmedel även inom sjötrafiken genom att sträva efter en lagstiftning på i första hand internationell nivå och EU-nivå.

Jag vill slutligen att man undersöker möjligheten att ta fram riktlinjer som föreskriver att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som har anläpt eller avgått från en svensk hamn ska inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045. Jag anser även att man bör se över möjligheten att införa miljözoner för sjöfarten och därmed öka användningen av landström när fartyg ligger i hamn, för att minska koldioxidutsläppen.

21. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 107, 119, 157 och 170 samt

avslår motionerna

2024/25:894 av Magnus Manhammar (S),

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 23,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 78, 80 och 95,

2024/25:2978 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 10,

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 31,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 74 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 67 och 68.

Ställningstagande

Inledningsvis kan jag konstatera att fartyg och båtar som fraktar människor eller produkter är viktiga transportmedel. Samtidigt gör de också avtryck där de befinner sig. Jag menar att Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och HaV gemensamt bör ta fram en vägledning för reglering av sjöfarten, inklusive fritidsbåtar, i marina skyddade områden. Vidare anser jag, i likhet med Miljömålsberedningen, att HaV bör få i uppgift att upprätta ett nationellt register över muddrings- och dumpningsärenden. Dessutom anser jag, i likhet med Miljömålsberedningen, att HaV:s instruktion bör ändras så att det framgår att myndigheten ska ansvara för att sjöfartens påverkan på havsmiljön och dess ekosystem integreras och beaktas i internationellt, nationellt och regionalt arbete med strategier, planer och förvaltning. Slutligen vill jag att regeringen verkar i EU för striktare miljökrav samt främjande av miljövänlig teknik, bl.a. i kommande översyn av fritidsbåtsdirektivet, påskyndar utbytet av äldre tvåtaktsmotorer samt ökar användningen av miljövänligare bränslen och motortyper (t.ex. elmotorer).

22. Särskilt om sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet, punkt 9 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:830 av Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S),

2024/25:1757 av Kenneth G Forslund och Paula Örn (båda S),

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 24 och

2024/25:3345 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2486 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 9 och

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 171,

avslår motionerna

2024/25:918 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S),

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 194 och

2024/25:3345 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2–9 och

lägger skrivelse 2024/25:87 till handlingarna.

Ställningstagande

Det är djupt oroande att utsläppen av andra skadliga ämnen än mineralolja från fartyg i Östersjön har ökat. Vi menar att tvättningen av avgaser inom sjöfarten, s.k. skrubbing, som gör att svavel och andra föroreningar tvättas bort, bör förbjudas. Vi kan konstatera att avgaserna blir renare men att föroreningarna finns kvar i vattnet. När skrubbevatten släpps ut i havet följer de giftiga ämnena med. I flera länder har man förbjudit utsläpp av skrubbevatten, men i Sverige finns inte något sådant beslut. Vi behöver därför se till att också Sverige skärper regelverket för tvättning av tankar. Enligt en forskningsstudie från IVL Svenska Miljöinstitutet har man funnit att även vid mycket låga koncentrationer av skrubbevatten är dödligheten hög för djurplankton, vilka är viktiga för havets ekosystem. Mot bakgrund av ovanstående bör utsläpp av skrubbevatten inom Sveriges gränser förbjudas.

23. Särskilt om sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet, punkt 9 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:830 av Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S),

2024/25:1757 av Kenneth G Forslund och Paula Örn (båda S),

2024/25:2486 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 9,

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 171,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 24 och

2024/25:3345 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

avslår motionerna

2024/25:918 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S),

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 194 och

2024/25:3345 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2–9 och

lägger skrivelse 2024/25:87 till handlingarna.

Ställningstagande

Jag menar att det bör införas ett förbud mot skrubberdumpning. Jag kan konstatera att varje dag året runt dumpar fartyg från alla världens hörn stora volymer kraftigt förorenat vatten runt Sveriges kuster. Det kommer från s.k. svavelskrubbar och är i praktiken fartygens avgaser blandade med vatten. Utsläppen innehåller bl.a. svavel och tungmetaller och är mycket farliga för plankton och andra organismer. Med ett skrubberförbud skulle riskerna för

oljekatastrofer som den i Blekinge i oktober 2023 minska eftersom tjockoljan skulle försvinna som bränsle.

Jag vill att EU förbjuder utsläpp från skrubbrar i hela Östersjön och, om det går snabbare, att Sverige går före med ett inhemskt förbud. Jag konstaterar att Finland redan har förbjudit fartyg att dumpa sina skrubberutsläpp i finländska vatten.

24. Särskilt om sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet, punkt 9 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:830 av Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S),

2024/25:1757 av Kenneth G Forslund och Paula Örn (båda S),

2024/25:2486 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 9,

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 171 och 194,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 24 och

2024/25:3345 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1–9,

avslår motion

2024/25:918 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S) och

lägger skrivelse 2024/25:87 till handlingarna.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis understryka att det behövs både tillräcklig reglering av utsläpp och tillräcklig mottagningskapacitet i hamnarna för att utsläppen i havet ska minska. Dessvärre visar dock resultaten av den granskning som Riksrevisionen har gjort på området att statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet i dagsläget inte är effektiva. Riksrevisionen konstaterar att miljön i svenska hav är hårt belastad, att god miljöstatus inte nås samt att negativa konsekvenser för både miljö och samhälle kan förväntas om det inte vidtas omfattande åtgärder. Jag vill betona att utvecklingen i våra hav är oerhört allvarlig samtidigt som tillståndet för ekosystemen i både Östersjön och Västerhavet på många sätt är akut. Därmed är det ett kritiskt läge för att kunna vända utvecklingen och återuppbygga ekosystemen.

Jag kan konstatera att sjöfarten bidrar till flera belastningar på havsmiljön, bl.a. genom utsläpp av skadliga ämnen i tvättvatten från rening av rökgaser

(skrubbevatten) och från rengöring av lasttankar. Jag anser därför att regeringen så snart som möjligt bör införa ett förbud mot utsläpp av allt skrubbevatten i Sveriges hela territorialvatten. Riksrevisionen uppger att skrubberanvändningen har ökat sedan 2015 och att stora samhällskostnader har uppkommit på grund av utsläppen. Riksrevisionen pekar på att flera länder har infört någon form av reglering av skrubbar och att både IMO och EU har lyft fram möjligheten för kuststater att införa utsläppsbegränsningar i sina territorialhav. Jag konstaterar att regeringen nyligen har beslutat att det ska bli förbjudet med utsläpp till vatten från öppna skrubbar den 1 juli 2025, men att förbudet för utsläpp till vatten från alla skrubbar börjar gälla först den 1 januari 2029. Jag anser att regeringen behöver besluta om att tidigarelägga det förbud som ska gälla fr.o.m. 2029 så att det införs så snart som möjligt. Även om regeringen uppger att Sverige har koordinerat förslaget med liknande förslag i Danmark och Finland anser jag att det svenska förbudet ska tidigareläggas i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer, dvs. att ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten i Sveriges hela territorialvatten införs så snart som möjligt. Jag vill också peka på vikten av att verka för att förbud även införs inom Oskar, Helcom och EU samt internationellt genom IMO. Jag anser även att regeringen ska verka för strängare regleringar av utsläpp från sjöfart generellt och att regeringen måste verka aktivt inom EU och internationellt för att utsläppen från marina aktiviteter ska minska drastiskt och skyndsamt, för att på sikt upphöra helt.

Det är också viktigt att regeringen driver på för en skärpning av Marpol så att det inte längre ska vara tillåtet att släppa ut lastrester i havet. Riksrevisionen konstaterar att mängden utsläpp av andra skadliga flytande ämnen än mineralolja har ökat med flera hundra procent de senaste åren och att det troligen finns ett stort mörkertal på grund av ökade transporter av sådana ämnen. Jag noterar att Riksrevisionen uppger att utsläppen huvudsakligen sker i samma områden år från år och inte sällan i skyddade områden, t.ex. Natura 2000-områden.

Riksrevisionen pekar vidare i sin granskning på att Sveriges reglering av utsläpp av lastrester ger utrymme för en vidare tolkning av när sådana utsläpp är tillåtna. Marpols krav för att fartyg ska få släppa ut vissa lastrester är att fartyget ska vara ”proceeding en route”, men Riksrevisionen konstaterar att detta begrepp i svensk reglering är översatt till att fartyget ska vara ”under gång”, vilket ger utrymme för att fartyg som har lossat i en hamn åker ut från hamnen, släpper ut de berörda lastresterna och sedan återvänder till samma hamn. Innebörden av ”en route” är enligt Riksrevisionen i stället att fartyget ska färdas på en kurs. Jag menar därför att regeringen bör se över den svenska regleringen för att säkerställa att den överensstämmer med nuvarande internationella konventionskrav. Jag vill också betona att jag anser att det är olyckligt att Marpol över huvud taget godkänner att tvättvatten med lastrester släpps ut i havet. Jag vill starkt framhålla att vi behöver sluta se havet som en soptipp och att Sverige måste driva på för att konventionen skärps och att det inte längre ska vara tillåtet att släppa ut lastrester i havet. I väntan på en

skärpning av konventionen vore en skärpning av Sveriges tolkning av konventionen ett steg i rätt riktning.

Jag anser också att regeringen måste säkerställa att inspektörer som övervakar och godkänner spolning av lasttankar ska vara förordnade eller bemyndigade av staten, och jag anser att det även är angeläget att regeringen vidtar åtgärder för att säkerställa ett regelverk för inspektörer.

Dessutom menar jag att regeringen bör säkerställa att kommande åtgärdsprogram för havsmiljön innehåller konkreta och genomförbara insatser för att minimera miljöpåverkan från sjöfarten och att det är viktigt att tillräckliga åtgärder kommer på plats så fort som möjligt. Jag tvingas dessvärre konstatera att det saknas forskning och kunskap inom flera områden som är väsentliga för att vidta rätt åtgärder för att kunna nå miljömålet Hav i balans samt levande kust och skärgård. Jag anser att det är absolut nödvändigt med en högre ambitionsnivå i havsmiljöarbetet för att vända det kritiska tillståndet för våra havsmiljöer.

Jag vill också framhålla vikten av att regeringen inom ramen för internationella samarbeten driver på för att det ska tas fram en metod för att mängdberäkna utsläpp av andra skadliga ämnen än mineralolja. Riksrevisionens granskning visar att det kan vara svårt att avgöra om ett utsläpp har skett i enlighet med regelverket, samtidigt som möjligheten till utredning och lagföring försvåras av att det saknas en metod för att mängdberäkna ett utsläpp.

Jag anser vidare att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att inom den pågående översynen av modellen för farledsavgifter skapa incitament att minska utsläppen av skrubbevatten och minska utsläppen av lastrester med skadliga flytande ämnen. Jag konstaterar att utsläpp av sådana lastrester i dag inte hanteras inom farledsavgifternas miljödifferentiering. Jag noterar att Sjöfartsverkets slutsats har varit att miljödifferentieringen har begränsad effekt. Jag noterar också att Sjöfartsverket för närvarande genomför en översyn av avgiftsmodellen för farledsavgiften, och jag anser att miljödifferentieringen behöver få en större styrande effekt än i dag. Den pågående översynen av modellen för farledsavgifter behöver beakta hur incitament att minska utsläpp av skrubbevatten kan förstärkas och hur incitament att minska utsläpp av lastrester med skadliga flytande ämnen kan införas.

Jag vill även framhålla vikten av att regeringen säkerställer att hamnarnas faktiska mottagningskapacitet är tillräcklig när det gäller skadliga flytande ämnen. Riksrevisionen anger att hamnarna ska upprätta avfallshanteringsplaner som ska godkännas av Transportstyrelsen, men dessvärre saknas det såväl i direktivet som i den svenska regleringen preciseringar av vad tillräcklig mottagningskapacitet innebär. Riksrevisionen konstaterar att Transportstyrelsen inte har tillräcklig överblick över hamnarnas mottagningskapacitet eller om den är tillräcklig. Riksrevisionen pekar även på att olika aktörer har uppgett att mottagningskapaciteten inte är tillräcklig i en del hamnar. Jag anser att detta är viktigt att åtgärda.

Slutligen anser jag i likhet med Riksrevisionen att regeringen bör ge berörda miljötillsynsmyndigheter i uppdrag att utveckla samverkan med de myndigheter som har tillsynsansvaret för hamnverksamhet. Relevanta myndigheter bör samverka när det på ett effektivt sätt kan skapa en bättre helhetshantering av avfallet. Jag menar här att myndigheterna själva vet bäst hur en utökad samverkan bör fungera och att den viktigaste åtgärden från regeringen är att säkerställa att myndigheterna får rätt förutsättningar för ökad samverkan.

25. Gotlandstrafiken, punkt 10 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 21 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17 och

avslår motionerna

2024/25:722 av Hanna Westerén (S),

2024/25:2308 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S),

2024/25:2360 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 133 och

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 18.

Ställningstagande

De ökade kostnaderna för Gotlandstrafiken drabbar både privatpersoner och företag. Gotland är en del av Sverige och kostnaderna för transporter till och från Gotland måste därför vara rimliga. Vi anser att det är allvarligt att kostnaderna för överfart har ökat och konstaterar att detta de facto även innebär att avståndet mellan fastlandet och Gotland har ökat. Vi vill framhålla den nationella betydelsen av goda förbindelser till och från Gotland och anser att regeringen behöver återkomma med förslag på hur denna klyfta ska kunna minskas.

26. Gotlandstrafiken, punkt 10 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 18 och
avslår motionerna

2024/25:722 av Hanna Westerén (S),

2024/25:2308 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S),

2024/25:2360 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 133,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 21 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17.

Ställningstagande

Gotland har en särskild situation som staten behöver ta ett ökat ansvar för. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är det absolut viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter mellan Gotland och fastlandet. Jag anser att trafiken till och från Gotland, precis som den statliga väginfrastrukturen, gör sig bäst i statlig regi och att den ska ses som en del av den statliga infrastrukturen. Gotlandstrafiken bör således räknas som infrastruktur och följaktligen hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och finansiering. Det finns också ett stort behov av att säkra trafiken till och från Gotland ur ett totalförsvarsperspektiv, och jag anser därför att fartygen ska ägas och drivas av Trafikverket. Under de senaste åren har biljettpriserna dessvärre höjts avsevärt, och detta är något som har drabbat gotlänningar, företag och den viktiga besöksnäringen på Gotland hårt. Jag anser därmed att Gotlandstrafiken bör drivas i statlig regi med därtill hörande infrastrukturplanering och ägandeskap samt med ett statligt stöd som kompenserar resenärer och fraktköpare.

27. Gotlandstrafiken, punkt 10 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 133 och avslår motionerna

2024/25:722 av Hanna Westerén (S),

2024/25:2308 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S),

2024/25:2360 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 21,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 18 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 17.

Ställningstagande

Sjöfarten kräver stora insatser för att kunna ställa om till fossilfrihet. En viktig del i detta arbete är att tydliga klimatrelaterade krav måste ställas i de upphandlingar av trafik som görs framöver. Till exempel anser jag att utsläppskrav som är i linje med transportsektorns klimatmål bör ställas i upphandlingen av Gotlandstrafiken för avtalsperioden efter 2026.

28. Färjerederiet, punkt 11 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3.

Ställningstagande

Trafikverkets färjerederi trafikerar hela Sverige med sina 70 vägfärjor och 40 leder och årligen görs 1 miljon anlop med 12 miljoner fordonstransporter, inklusive godstransporter. Färjerederiet genomför 22 miljoner personresor, varav 1,4 miljoner med gående och kollektivtrafikresande. Färjorna gör det möjligt att bo i kustnära områden och i skärgården och skapar därmed attraktiva lösningar på trafikproblem och öppnar genvägar i storstadsområden.

Vi vill att regeringen möjliggör ytterligare trafik med gång- och cykelfärjor där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik. Regeringen bör därför se över Trafikverkets regleringsbrev i linje med det anförda.

29. Trygg och säker sjöfart, punkt 12 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 16 och 20.

Ställningstagande

Att sjöfarten ska vara trygg och säker är för oss en självklarhet. Det gäller oavsett om det handlar om fartyg som skeppar gods eller passagerare, lastning och lossning på land eller säkerhetsrutiner på terminaler och vid ombordstigning. De som arbetar till sjöss har emellertid i väsentliga avseenden andra omständigheter att ta hänsyn till än de som arbetar på land när det gäller t.ex. att ta hand om 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 på lands och till sjöss behöver enligt vår uppfattning därför prioriteras.

Vidare är det inte bara ombord på fartygen som arbetet med säkerheten är viktigt. Det är även viktigt hur man planerar lasten på fartyget. Det handlar om allt från lastplanering för stabilitet till hur man planerar att placera laster med farligt gods för att snabbt kunna vidta nödvändiga åtgärder. Vi menar att det behövs utökad tillsyn av vad det är för gods i trailrar och containrar samt att tillsynen på lastsäkringen bör öka. I dessa fall har hamnoperatören inte rätt att bryta plomberingen och kontrollera innehållet, men det har tull och Kustbevakningen. Genom fler kontroller ökar sjösäkerheten samtidigt som smuggelgods via sjötransporter i högre grad kan stoppas. Därmed anser vi att riksdagen bör ställa sig bakom det vi anför om en trygg och säker sjöfart liksom om arbetet ombord och utökade kontroller.

Slutligen vill vi framhålla att Sjöfartsverket som en av flera beredskapsmyndigheter i Sverige ska ha god förmåga att hantera kriser och bedriva sina uppgifter även vid höjd beredskap. I sin roll som beredskapsmyndighet ska Sjöfartsverket även utveckla en god förmåga att hantera fredstida kriser och ytterst krig. Med anledning av det förändrade omvärldsläget med krig i vår närhet och Sveriges anslutning till Nato anser vi att det behöver genomföras en riktad utredning i syfte att genomlys Sjöfartsverkets arbete med att säkerställa transporter i allvarlig kris och ytterst i krig.

30. Fritidsbåtlivet, punkt 13 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 46,

bifaller delvis motionerna

2024/25:581 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2024/25:2488 av Sanne Lennström (S) och

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 164 och

avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1, 25 och 26 samt

2024/25:3011 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Alla delar av samhället måste göra sin del för att komma åt och förebygga organiserad brottslighet och den kriminella ekonomin. Stulna fritidsbåtar och båtmotorer som forslas utomlands är ett mycket stort problem, till stor del genererat av organiserad brottslighet. Genom införandet av ett nationellt båtregister skulle brottsuppleringen kunna öka och den illegala exporten och övrig organiserad kriminalitet på området motverkas. Vi anser därför att regeringen bör se över möjligheterna att införa ett nationellt båtregister för att stävja den illegala exporten av fritidsbåtar och samtidigt öka brottsuppleringen.

31. Fritidsbåtlivet, punkt 13 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1, 25 och 26 samt

avslår motionerna

2024/25:581 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2024/25:2488 av Sanne Lennström (S),
2024/25:3011 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3,
2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 164 och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 46.

Ställningstagande

Sverige är ett av världens mest fritidsbåttäta länder, samtidigt som de sjömätningar som Sjöfartsverket utför ofta är koncentrerade på områden där större fartyg rör sig. Vi efterfrågar en applikation eller en webbplats där småbåtsägare kan lägga in koordinater för grund och på så vis bistå Sjöfartsverket med att notera och märka ut grund som inte finns med på befintliga sjökort. Vi menar att ett sådant verktyg skulle bidra till ännu mer precis information om grund i sjökorten. På så vis kan även olyckor som medför stora kostnader för den enskilda båtägaren och försäkringsbolagen undvikas.

Vidare vill vi lyfta fram att båtlivet och inte minst våra fritidsbåtar är en viktig del av Sveriges kulturarv. Ett sätt att bejaka kulturarvet och bidra till bevarandet av fritidsbåtar och fartyg är genom kulturmärkning, s.k. k-märkning. Märkningen ger såväl uppmärksamhet som uppskattning åt de människor som satsar både tid och pengar på att vårda och använda äldre kulturhistoriskt värdefulla fritidsbåtar. Vi vill hålla det maritima kulturarvet levande längs Sveriges kuster och vill därför se en ökad k-märkning av fritidsbåtar och fartyg.

Avslutningsvis vill vi lyfta fram att övergivna båtar har varit ett problem sedan lång tid tillbaka. Antalet ökar varje år och HaV har uppskattat att det finns hundratusentals båtar som är uttjänta vid Sveriges kuster och stränder. Om det gick att anmäla de övergivna båtarna som sjöfynd eller hittegods – om ingen gör anspråk på dem – skulle en stor majoritet av båtarna kunna komma ut på marknaden igen i stället för att skrotas. Vi vill därför se att det tillsätts en utredning om sjöfynd och hittegods när det gäller båtar, inte minst för att hjälpa småbåtshamnar.

32. Fritidsbåtslivet, punkt 13 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 164,
bifaller delvis motionerna

2024/25:581 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,
2024/25:2488 av Sanne Lennström (S) och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 46 och
avslår motionerna
2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1, 25 och 26 samt
2024/25:3011 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Antalet fritidsbåtar ökar. Samtidigt blir allt fler gamla fartygsskrov liggande i vattnet utmed våra stränder och kuster när de är uttjänta. I dagsläget finns det dock inget register över vem som äger dessa båtar. I stället blir det ofta upp till kommunerna att betala för att få bort vraken, dvs. med skattepengar. För att få ordning och reda på ägandeförhållandena anser jag att det bör upprättas ett fritidsbåtsregister, inte minst så att båtens ägare kan hållas ansvarig även för vraket.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2024/25:87 Riksrevisionens rapport om statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet.

Följdmotionen

2024/25:3345 av Linus Lakso m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen så snart som möjligt ska införa ett förbud mot utsläpp av allt skrubbevatten i Sveriges hela territorialvatten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska driva att Marpolkonventionen skärps och att det inte längre blir tillåtet att släppa ut lastrester i havet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se över den svenska regleringen för att säkerställa att den överensstämmer med nuvarande internationella konventionskrav när det gäller ”proceeding en route” och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att inspektörer som övervakar och godkänner tankspolning av lasttankar ska vara förordnade eller bemyndigade av staten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att kommande åtgärdsprogram för havsmiljön innehåller konkreta och genomförbara insatser för att minimera miljöpåverkan från sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom ramen för internationella samarbeten ska driva på för att en metod för att mängdberäkna utsläpp av andra skadliga ämnen än mineralolja tas fram och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge i uppdrag till Sjöfartsverket att inom den pågående översynen av modellen för farledsavgifter skapa incitament att minska utsläpp av skrubbevatten och minska utsläpp av lastrester med skadliga flytande ämnen och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att hamnarnas faktiska mottagningskapacitet när det gäller skadliga flytande ämnen är tillräcklig och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge i uppdrag till berörda miljötillsynsmyndigheter att utveckla samverkan med de som har tillsyn över hamnverksamhet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statlig regi för Gotlandstrafiken med dithörande infrastrukturplanering och ägandeskap samt statligt stöd som kompenserar resenärer och fraktköpare och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör införa ett anslag med full kostnadsäckning för drift och underhåll av isbrytare i nationell plan för transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra nödvändiga ändringar i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur för att isbrytning ska kunna finansieras genom nationell plan för transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om den nationella betydelsen av goda förbindelser till och från Gotland, inbegripet rimliga transportkostnader, och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utarbeta en offensiv hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2024/25

2024/25:455 av Serkan Köse (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda förutsättningarna för att etablera ett nationellt maritimt innovationscenter i Nynäshamn, med målsättningen att främja forskning och

utveckling inom hållbar sjöfart och maritim teknologi, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:581 av Rickard Nordin (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett register över fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:722 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av Gotlandstillägget i akt och mening att åstadkomma sund konkurrens på transportområdet och stärka försörjningsberedskapen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:830 av Magnus Manhammar och Eva Lindh (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbud mot att använda skrubber på fartyg och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:865 av Isak From (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att stärka isbrytarberedskapen i norra Sverige för att säkerställa industrins och exportens konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:894 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för att leda om farleder för kommersiell fartygstrafik från känsliga områden i Östersjön och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:918 av Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förhindra oljeutsläpp från fartygstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1160 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta processen vid etablering av en djuphamn avsedd för montering av havsbaserad vindkraft och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1407 av Björn Söder m.fl. (SD):

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

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjökort och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inrättande av ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.
3. 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 analysera förutsättningarna för ett reformerat sjöfartsstöd och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nettomodellen och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett bättre utnyttjande av kustsjöfartens potential och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en sänkning av farledsavgifterna för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lotsverksamhet på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om pråmtrafik och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om slussar och jordskredssäkring och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trygg och säker sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förebyggande arbete ombord och utökade kontroller i syfte att se över befintlig lagstiftning och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkerhetsklassade torrhamnar och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fjärrlotsnavigering och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en riktad utredning i syfte att genomlys Sjöfartsverkets arbete med att säkerställa transporter i allvarlig kris och ytterst i krig bör genomföras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
21. 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.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om svenska intressen i särskilt otrygga farvatten och tillkännager detta för regeringen.

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gemensamma miljöregler inom EU och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om strategisk forskning inom sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökad k-märkning och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att anmäla övergivna båtar som sjöfynd och hittegods och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1757 av Kenneth G Forslund och Paula Örn (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra det förslag om förbud av skrubbevatten som regeringen lagt fram och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2024 av Mats Green (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att arbeta för en välfungerande svensk sjöfartsnäring och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2167 av Teresa Carvalho m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta fram en hamnstrategi för Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2212 av Fredrik Lundh Sammeli (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ta fram en nationell hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2232 av Johanna Rantsi (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att göra fler svenska hamnar till gränsövergångsställen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2308 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för hur Gotlandstrafiken kan behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2360 av Jesper Skalberg Karlsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en ny modell för statens upphandling av Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2441 av Isak From m.fl. (S):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av fungerade isbrytning i hela norra Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2486 av Stina Larsson m.fl. (C):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbud av skrubberdumpning och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2488 av Sanne Lennström (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att skapa ett nationellt och obligatoriskt båtregister för landets fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

132. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en kraftfull klimattendifferentiering av farledsavgifterna och tillkännager detta för regeringen.
133. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa utsläppskrav i upphandlingen av Gotlandstrafiken för avtalsperioden efter 2026 som är i linje med transportsektorns klimatmål, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C):

54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur kostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer

- funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med kraven som finns på kontinenten och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera laddstolpar längs kusten för elbåtar i Trafikverkets uppdrag och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättra analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
95. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka de ekonomiska incitamenten att välja förnybara framför fossila drivmedel även inom sjötrafiken genom att sträva efter lagstiftning i första hand på internationell nivå och EU-nivå och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2978 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förslag som syftar till att stimulera elektrifieringen av pendelbåts- och skärgårdsflottan och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3011 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förarbevis för att framföra fritidsbåtar med viss hastighet och storlek och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åldersgräns för att framföra fritidsbåtar med viss hastighet och storlek och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krav på viss båtutrustning och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3037 av Daniel Helldén m.fl. (MP):

107. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Havs- och vattenmyndigheten gemensamt bör ta fram vägledning för reglering av sjöfarten, inklusive fritidsbåtar, i marina skyddade områden och tillkännager detta för regeringen.

119. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Havs- och vattenmyndigheten bör få till uppgift att upprätta ett nationellt register över muddrings- och dumpningsärenden och tillkännager detta för regeringen.
157. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Havs- och vattenmyndighetens instruktion bör ändras så att det framgår att Havs- och vattenmyndigheten ska ansvara för att sjöfartens påverkan på havsmiljön och dess ekosystem integreras och beaktas i internationellt, nationellt och regionalt arbete med strategier, planer och förvaltning och tillkännager detta för regeringen.
162. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen när den i enlighet med riksdagens tillkännagivande ser över miljödifferenteringen av farledsavgifterna så att dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder, även bör skapa incitament för övriga havsmiljöåtgärder, och tillkännager detta för regeringen.
163. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de kommunala hamnavgifterna bör kunna användas som ett viktigt styrmedel för minskad påverkan på havsmiljön från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
164. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram ett register över fritidsbåtar, inklusive nödvändiga författningsförslag, organisationsförslag och konsekvensanalys, och tillkännager detta för regeringen.
166. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de kommunala hamnavgifterna bör kunna användas som ett viktigt styrmedel för minskad påverkan på havsmiljön från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
170. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka i EU för striktare miljökrav samt främjande av miljövänlig teknik bl.a. i kommande översyn av fritidsbåtsdirektivet, påskynda utbytet av äldre tvåtaktsmotorer samt öka användningen av miljövänligare bränslen och motortyper (t.ex. elmotorer), och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
171. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar inom hela Sveriges sjöterritorium ska införas utan dröjsmål, samt om att verka för att förbud även införas inom Oskar, Helcom och EU, samt internationellt genom IMO, liksom verka för strängare regleringar av utsläpp generellt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
187. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att geografisk information till offentliga myndigheter och forskningsändamål inte längre ska finansieras med avgifter utan att Sjöfartsverket i stället bör tilldelas anslagsmedel för att täcka kostnaden och tillkännager detta för regeringen.

188. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en särskild utredare bör få i uppgift att ta fram ett organisationsförslag för en miljö för en sammanhållen marin kartering i Sverige, som ska omfatta vilken eller vilka myndigheter som ska få ansvar för att tillhandahålla och förvalta miljön samt vilka ytterligare myndigheter som ska samverka och bidra till miljön, liksom vilka anslagsmedel som krävs för en sådan miljö och ytterligare konsekvenser, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
194. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen aktivt måste verka inom EU och internationellt för att utsläppen från marina aktiviteter som sjöfart och fiske minskar drastiskt och skyndsamt, för att på sikt upphöra helt, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S):

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att ställa om till fossilfri sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om den nationella betydelsen av goda förbindelser till och från Gotland, inbegripet rimliga transportkostnader, och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utsläpp av skrubbevatten och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa ett nationellt båtregister för att öka brottsupplärningen och stävja den illegala exporten av fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftfullt arbeta mot utflaggningen av fartygsflottan och dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och klimatarbete och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet att utarbeta en offensiv hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för hamnarna att utvecklas som energihubbar och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att stärka och utveckla sjöfarten på de inre vattenvägarna,

dvs på kanaler, insjöar och älvar och för kusttrafik, och tillkännager detta för regeringen.

73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att minska lots- och farledsavgifter i syfte att ge likvärdiga villkor till transportlagen och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för skärgårdstrafikens konvertering till el eller andra klimatvänliga drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C):

67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att ta fram riktlinjer som stipulerar att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått från svensk hamn bör inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045 och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa miljözoner för sjöfarten för att öka användningen av landström när fartyg ligger i hamn, för att minska koldioxidutsläppen, och tillkännager detta för regeringen.