

## Motion till riksdagen 2013/14:T339

av **Siv Holma m.fl. (V)**

# Hållbar sjöfart

## 1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut .....	2
3	Bakgrund.....	3
4	Förutsättningar för svensk sjöfart.....	3
5	Tonnageskatt .....	4
6	Inför krav på kväverening i Östersjön.....	4
7	Minska utsläppen och öka andelen förnybart inom sjöfarten .....	5
8	Förenkla regelverket och minska kostnaderna för svensk flagg.....	6
9	Likställ konkurrensvillkoren i EU – för hållbar sjöfart .....	6
10	Stärk arbetet för en efterlevnad av sjöarbetskonventionen.....	7
11	Stärk statliga investeringar i sjöinfrastruktur .....	7
12	Förändra farledsavgifterna .....	8
13	Förarbevis för vattenskoter.....	8

Fel! Okänt namn på

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om tonnage-skatt.<sup>1</sup>
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på finansiering av en miljöfond för forskning och utveckling i miljöåtgärder för sjöfarten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska stimulera en omställning till förnybara drivmedel genom forskning, regleringar och nationella målsättningar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör uppdra åt Transportstyrelsen att återkomma med förslag på åtgärder för ett enklare regelverk och en högre kostnadseffektivitet för svensk flagg.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att EU inför ett gemensamt fartygsregister med fastställda bemanningsregler.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillämpningen av sjöarbetskonventionen tydligt och uttalat bör ingå i arbetet med Sveriges sjöfartsstrategi för framtiden.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ställa krav i statliga upphandlingar och exportsatsningar på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferenteringen av avgifterna.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på behörighet och åldersgräns för vattenskoteråkning.

<sup>1</sup> Yrkande 1 hänvisat till SkU.

### 3 Bakgrund

Sjöfarten transporterar 90 procent av allt gods som importeras och exporteras i Sverige. Vår handel är därmed beroende av sjöfarten. Det är det mest energieffektiva transportslaget och förutom muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria och investeringskostnaderna därmed låga. Dessutom är trafiksäkerheten hög. Sverige har mycket långa kuststräckor och goda djupförhållanden till farleder i många hamnar.

Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att lasta om gods från väg och järnväg till sjöfart är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem.

### 4 Förutsättningar för svensk sjöfart

Vänsterpartiet vill ha en ekologiskt hållbar handelsflotta med stor andel svenskflaggade handelsfartyg där goda arbetsvillkor råder och där det dessutom ges större utrymme till att öka volymen på inrikes sjöfart.

En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är en avgörande förutsättning för svensk industris möjligheter att frakta sina varor hållbart till världsmarknaden. Det finns även starka skäl att ha en stark inhemsk sjöfartsnäring för att kunna utforma de transporter som landets industri efterfrågar. Den säkrar den inhemska tillgången på sjöfartskompetens inklusive en stark miljö- och säkerhetsmedvetenhet och skapar sysselsättning inom sjöfartsnäringen men även inom industrin i övrigt. Den svenska kusten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade fartyg som bedriver otillbörlig konkurrens mot svensk sjöfart. Detta resulterar ofta i undermåligt tonnage, hög olycksfallsstatistik och lågkostnadsbesättningar med dåliga anställningsförhållanden. Samtidigt krymper den svenska fartygsflottan. År 2009 fanns det ungefär 240 fartyg med svensk flagg. I dag har antalet nästan halverats och endast 125 stycken är svenskflaggade. Vänsterpartiet anser att svensk sjöfart inte ska konkurrera genom social dumpning eller undermåligt tonnage. Istället ska Sverige satsa på kvalitet med moderna, miljöanpassade och effektiva fartyg samt välutbildade besättningar.

Ett omfattande utredningsarbete har genomförts under de senaste åren i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Vänsterpartiet förväntar sig att regeringen kommer med förslag till riksdagen som innehåller mer av konkreta lagförslag snarare än bara allmänna skrivningar i en välformulerad sjöfartsstrategi. Det krävs en handlingskraftig nationell politik för en stark sjöfartsnäring i Sverige.

Fel! Okänt namn

## 5 Tonnageskatt

En avgörande förutsättning för den svenska sjöfartens framtid är att kunna konkurrera på likvärdiga villkor med länder i Europa. Tonnageskattning finns i så gott som alla andra europeiska sjöfartsnationer, men inte i Sverige. Tonnageskattning ger förutsättningar för rederierna att långsiktigt planera sin ekonomi.

Tonnageskattning har utretts ett flertal gånger i Sverige och ett enigt skatteutskott har vid två tillfällen uttalat att det är angeläget att arbetet med att införa tonnageskatt påskyndas. Finansminister Anders Borg har vid interpellationsdebatter poängterat gång på gång att tonnageskatten måste ”analyseras i ett bredare perspektiv där även övriga stöd för sjöfarten beaktas”. Regeringen har tillsatt ytterligare en utredning som ska återkomma med förslag senast 15 november i år. Vänsterpartiet menar att tonnageskattning redan utretts i tillräcklig omfattning och att det riskerar att skjuta upp ett införande av beskattning till 2015–2016.

De sjöfarande industriländerna har infört tonnageskatt i syfte att försöka behålla en betydande rederinäring. Tonnageskatt behövs för att förhindra utflaggning och för att behålla en svenskflaggad handelsflotta. Regeringen bör återkomma med förslag på tonnageskatt. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Problem med den s.k. latent skatteskulden inom rederinäringen måste bli föremål för nödvändiga förhandlingar med rederinäringen för att tonnageskatt ska kunna införas i Sverige. SEKO föreslår i *Hållbar sjöfart – Handlingsplan för en konkurrenskraftig sjöfartsnäring* (2013) införande av en övergångsmodell där delar av den latent skatteskulden skulle kunna placeras i fond för utveckling av miljöåtgärder inom sjöfarten. Fonden skulle till exempel genom innovationer bidra till att underlätta branschens omställning till IMO:s (International Maritime Organization) skärpta svavelkrav. Vänsterpartiet anser att förslaget kan vara tillämpligt för att lösa ett problem som länge bromsat utvecklingen och som kan bidra till ökad hållbarhet för sjöfartsnäringen i Sverige.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag om hur en del av den latent skatteskulden hos rederierna under en övergångsperiod kan placeras i en miljöfond för forskning om och utveckling av miljöåtgärder för sjöfarten. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 6 Inför krav på kväverening i Östersjön

De internationella konventioner som reglerar sjöfarten förutom EU är främst de globala FN-konventionerna, havsrättskonventionen (Unclos) och IMO. Så kallade PSSA-områden (särskilt känsligt havsområde – Particularly Sensitive Sea Area) har skyddsåtgärder som begränsas av det man kommer överens om inom IMO och de måste ligga i linje med FN:s havsrättskonvention. Sådana

områden är ekologiskt, socioekonomiskt, kulturellt eller vetenskapligt betydelsefulla. Östersjön är klassat som PSSA-område.

Det finns anledning att inom konventionerna utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden. Idag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. I framtiden kommer sjöfartens utsläpp av kväve att överstiga samtliga landbaserade källors utsläpp om inte denna negativa utveckling kan brytas. Endast frivilliga initiativ från vissa färjerederier har resulterat i att en del färjor har kväverening. Hittills svaga miljökrav för sjöfarten har gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara.

Det finns t.ex. inget krav på katalysator för att minska kväveutsläppen. EU har även beräknat att de stora fartygen är på väg att bli den största utsläppskällan av svaveloxid (försurning och hälsoproblem) och kväveoxider (övergödning och hälsoproblem) i EU. Redan år 2020 förväntas sjöfarten svara för mer än 50 procent av svavel- och kväveutsläppen i Europa. Det finns väl beprövad katalysator teknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 7 Minska utsläppen och öka andelen förnybart inom sjöfarten

För att sjöfartens goda miljöpotential fullt ut ska utnyttjas måste utsläppen bli renare. En långsiktigt hållbar sjöfart måste på sikt byta ut bunkeroljan mot förnybara drivmedel som till exempel biogas. I dag är dock utvecklingen sådan att utsläppen på land minskar medan utsläppen från fartyg ökar. Detta är ett resultat av att miljökraven varit allt för låga på sjöfarten under lång tid. Av tradition har olika typer av oljor använts som bränsle och inga rimliga alternativ har funnits tillgängliga. För att vända utvecklingen krävs ökade satsningar på forskning, regleringar samt investeringar.

Norge använder sedan ett antal år LNG (flytande naturgas) i den kustnära sjöfarten. LNG ger lägre utsläpp av till exempel koldioxid, svavel och kväve och är därmed skonsammare för både natur och klimat. Vänsterpartiet anser därför att LNG bör användas under en övergångsperiod till helt förnybara bränslen inom begränsad del av transportsektorn, som till exempel passagerartrafiken till sjöss. För LNG-drift krävs dock omfattande investeringar och ett långsiktigt nationellt regelverk bör därför utarbetas.

Norge har även infört skatt på kväveoxidutsläpp och skapat en kväveoxidfond. Om fartyg och rederier går med i fonden och vidtar åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider får de skattelättnader. Fonden delfinansierar

**Fel! Okänt namn på**

olika åtgärder för att minska utsläppen och har lett till påtaglig reduktion av kväveutsläppen. Modellen borde vara möjlig även för Sverige att tillämpa.

I en artikel i Ny Teknik (den 27 augusti 2013) bedömer den svenska gasbranschen att Sveriges sjö- och skärgårdstrafik har stora möjligheter att helt gå på förnybar gas till 2050. En förutsättning för en sådan utveckling, menar branschen, är att politiken bidrar med mål och nya styrmedel. Bland möjliga styrmedel föreslår de ett klimatcertifikatsystem för transportsektorn liknande det som finns för el samt en miljöfond för ny teknik och rena bränslen inom sjöfarten.

För att uppnå vad som ovan anförts ska regeringen stimulera omställningen till förnybara drivmedel med forskning, regleringar och nationella målsättningar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 8 Förenkla regelverket och minska kostnaderna för svensk flagg

Kostnaden för att flagga in till svensk flagg är betydligt högre än att flagga till likvärdiga sjöfartsnationer i Europa. Att tillämpa regelverket är i många fall även krångligare. Ett svenskflaggat fartyg som befinner sig långt från Sverige och behöver förnya sitt certifikat får genomgå en betydligt långsammare process än vad fallet är för exempelvis en norsk redare. För att göra svensk flagg mer attraktiv för både svenska och globala aktörer bör åtgärder som styr i sådan riktning tas fram. Regeringen bör uppdra åt Transportstyrelsen att återkomma med förslag på åtgärder för enklare regelverk och högre kostnadseffektivitet för svensk flagg. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 9 Likställ konkurrensvillkoren i EU – för hållbar sjöfart

Sjöfartsnationerna inom EU konkurrerar internt genom olika typer av internationella register. Detta gör att fartyg kan ha en flagga utan att följa det landets regler när det gäller sjösäkerhet, arbetsrätt, skatter och socialförsäkringar. Sverige är ett av få länder som istället för register tillämpar TAP (tillfälligt anställd personal). Vänsterpartiet anser inte att TAP är en hållbar lösning då det innebär att sjömän utanför EU inte får samma lön och avlösningssystem som tillsvidareanställd personal.

Vi delar SEKO:s bedömning att det krävs ett mer enhetligt system inom EU och att konkurrensen inom unionen genom olika typer av internationella register på sikt försvagar sjöfarten i Europa. Likställda konkurrensvillkor bör istället eftersträvas för att ge förutsättningar för en långsiktigt hållbar sjöfart.

Sverige ska verka för att EU inför ett gemensamt fartygsregister med fastställda bemanningsregler. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 10 Stärk arbetet för en efterlevnad av sjöarbetskonventionen

År 2012 beslutade riksdagen att Sverige skulle ansluta sig till ILO:s (International Labour Organization) sjöarbetskonvention och i augusti 2013 trädde den i kraft hos det trettiotal länder som ratificerat den. Konventionen tydliggör regler om arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter ombord på fartyg och alla länder har ett ansvar för att de verkligen följs.

Vänsterpartiet anser att sjöarbetskonventionen är ett viktigt verktyg för att fler sjömän ska få en trygg och säker arbetsmiljö. För att konventionen verkligen ska efterlevas krävs att Transportstyrelsen har resurser för nödvändigt tillsynsarbete och utarbetande av föreskrifter och rutiner. En intern och extern uppföljning av arbetet för efterlevnad av sjöarbetskonventionen bör enligt vår bedömning därför genomföras inom de närmaste åren.

Tillämpningen av sjöarbetskonventionen bör tydligt och uttalat ingå i arbetet med Sveriges sjöfartsstrategi för framtiden. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Staten kan även i övrigt stärka tillämpningen av sjöarbetskonventionen. I statliga upphandlingar och exportsatsningar ska krav ställas på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 11 Stärk statliga investeringar i sjöinfrastruktur

För en utveckling av svensk sjöfart behövs förbättrad sjöinfrastruktur. Sjöfartsverket finansieras inte som Trafikverket via anslag utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikering etc. Dessutom är Sjöfartsverket av staten ålagt vissa avkastningskrav. Finansieringsmodellen leder till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen och försvårar styrning mot trafik- och miljöpolitiska mål. Regeringen bör utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

## 12 Förändra farledsavgifterna

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

Regeringen tillför tillfälligt extra medel till Sjöfartsverket de närmaste åren för att möjliggöra sänkta farledsavgifter. Vänsterpartiet stödjer detta förslag men anser att en permanent lösning måste tas fram för finansiering av farleder som inte missgynnar sjöfarten jämfört med andra trafikslag och samtidigt ökar miljödifferenteringen av avgiften.

Regeringen bör återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferenteringen av avgifterna. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 13 Förarbevis för vattenskoter

Vattenskotrar har blivit mycket populära under sommarhalvåret. Skoterkörning kan dock ge negativa effekter för naturlivet och innebära påtagliga störningar och risker för allmänheten. Inte minst under sommaren 2013 skedde flera allvarliga tillbud på grund av vårdslös körning med vattenskotrar. Nuvarande reglering av vattenskoteranvändning har mycket stora brister till skillnad mot förhållandena för t.ex. motorcyklar och mopeder. I interpellationsdebatten (2012/13:507) begärd av Vänsterpartiet angående vattenskoteranvändning uttryckte infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd ett stort intresse för Vänsterpartiets förslag på krav på behörighet för vattenskotrar. Vänsterpartiet anser att en sådan reglering, samt krav på åldersgräns, rimligen måste ingå i det paket av restriktioner som skyndsamt måste tas fram av Havs- och vattenmyndigheten för att förbättra rådande förhållande på området.

Regeringen bör återkomma med förslag på behörighet och åldersgräns för vattenskoterkörning. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 18 september 2013

*Siv Holma (V)*

*Torbjörn Björlund (V)*

*Hans Linde (V)*

*Jens Holm (V)*

*Kent Persson (V)*