

Motion till riksdagen 2012/13:T248

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

Hållbar sjöfart

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kraven inför nästa avtalsperiod för Gotlandstrafiken måste bygga på en god tillgänglighet vad avser tidtabell, turlista och pris med moderna snabba färjor som helst ska drivas med miljövänligt bränsle.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen under 2013 bör återkomma med ett konkret förslag till ett vägprssystem för Gotlandstrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska stimulera omställningen till förnybara drivmedel med forskning och regleringar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige måste intensifiera sitt arbete i internationella forum för att reducera utsläpp av olja och andra farliga ämnen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska agera för att inom PSSA-klassade områden införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera dessa områden.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införliva den inre sjöfarten i EU:s gemenskapslagstiftning om inre vattenvägar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den svenska sjöfarten ska kunna konkurrera på den globala marknaden utan att tvingas till lönesänkning eller social dumpning.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påskynda arbetet med att införa tonnageskatt i syfte att behålla en betydande rederinäring.¹

Fel! Okänt namn på

¹ Yrkande 8 hänvisat till SkU.

2 Bakgrund

Sverige är ett exportberoende land där sjöfarten transporterar 90 procent av allt gods som importeras och exporteras. En välfungerande sjöfart är därför av mycket stor vikt för hela samhället.

Sjöfarten är det mest energieffektiva transportslaget, vilket beror på låg friktion mot underlaget. Jämfört med vägar och järnvägar är behovet av investeringar i vattenvägar väldigt lågt. Förutom litet muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria. Även trafiksäkerheten är hög.

För gods kan sjöfarten användas på ett mer samhällsekonomiskt effektivt sätt i transportsystemet genom att ingå i ett trafikslagsövergripande system. Den kan avlasta långväga järnvägstransporter och därmed kompensera de kapacitetsbrister som finns i järnvägssystemet.

3 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 till världsmarknaden. Det är viktigt 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. Den skapar jobb inom sjöfartsnäringen men också jobb inom industrin i övrigt.

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.

Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att lasta om gods från väg till sjöfart är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. De ökande kostnaderna för vägunderhåll på grund av allt tyngre lastbilstransporter och de igenkorkade vägarna i centrala Europa talar också för en ökad omställning till sjötransporter.

Fel! Okänt namn på

4 Gotlandstrafiken

Gotland är en landsbygdsregion som trots nedläggning av storföretag och militära förband haft en ganska positiv utveckling under 2000-talet. En viktig orsak till det är övergången till moderna snabbfärjor som förkortat restiden

och gjort en bättre tidtabell möjlig. Förutsättningarna för att bo, leva och driva företag på Gotland förbättrades genom detta.

Det nuvarande avtalet för trafiken har dock genom sin konstruktion inneburit problem, då resenärer och fraktköpare drabbas av kraftiga prishöjningar på grund av stigande oljepriser. I dagsläget utgör de höga priserna ett hot mot öns näringsliv, och speciellt utsatta är två av de viktigaste näringarna: lantbruket med förädlingsindustri och besöksnäringen. Vänsterpartiet anser därför att priserna måste sänkas redan nästa år till 2008 års nivå.

Vänsterpartiet anslår därför i sin motion "Utgiftsområde 22 Kommunikationer" (2012/13:T479) medel på 100 miljoner kronor för att sänka priserna på Gotlandstrafiken 2013. Vi ser det som ett första steg till att börja övergå till system med "vägpriser". Efterföljande år höjer vi nivån med ytterligare 200 miljoner kronor och därmed har vi täckt statens nettokostnad för övergången.

På Näringsdepartementet pågår ett arbete med att ta fram underlag inför nästa upphandlingsperiod som beräknas starta 2017. Kraven inför ny avtalsperiod måste bygga på att Gotlandstrafiken ska främja öns regionala utveckling. Det sker genom att trafiken har en god tillgänglighet vad avser tidtabell, turlista och pris. Bastrafiken måste året runt bygga på moderna snabbfärjor (28 knop) som helst ska drivas med miljövänligt bränsle. Tillgängligheten får inte försämrats. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Färjetrafiken till Gotland måste ses som vägen till Gotland. Den ersätter de broar, vägar och vägfärjor som erbjuds invånarna i andra delar av Sverige. Den måste därför ses som en del av den nationella infrastrukturen. För att öka Gotlands möjligheter att bidra till Sveriges utveckling vill Vänsterpartiet gå vidare med prissänkningar med målet att införa systemet med "vägpriser", dvs. priser som motsvarar den rörliga kostnaden för att framföra en personbil enligt Gotlandsupprorets förslag samt konkurrenskraftiga priser för gods-transporter.

Regeringen bör under 2013 återkomma med ett konkret förslag till ett vägprissystem för Gotlandstrafiken. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5 Några miljöfrågor inom sjöfarten

Medan utsläppen på land minskar fortsätter utsläppen från fartyg att öka. År 2020 förväntas sjöfarten svara för mer än 50 procent av svavel- och kväveutsläppen i Europa. Utvecklingen måste hejdas genom att bl.a. satsningar på energieffektiviseringar ökas. Sjöfarten kan bli långsiktigt hållbar om den miljöfarliga bunkerolja som fartygen tankas med byts ut mot ett förnybart

drivmedel, exempelvis biogas som är ett lämpligt alternativ. Omställning till förnybara drivmedel måste påskyndas för att värna vattenkvaliteten liksom djur- och växtlivet och klimatet. Regeringen måste stimulera denna omställning med forskning och regleringar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet menar att för att sjöfarten ska vara en del av omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor krävs bl. a. följande.

5.1 Minska utsläppen av olja och andra farliga ämnen

Hitintills har svaga miljökrav på sjöfarten gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den skulle kunna vara. Förekomsten av undermåliga fartyg i kombination med otillräckligt underhåll ökar olycksrisken och oljeutsläpp. En framgång är beslutet att fartyg med enkelskrov inte får segla inom EU efter 2010 och att de internationellt ska vara utfasade till år 2015. Men regelverket skulle kunna förstärkas på en rad områden. Sverige måste intensifiera sitt arbete med att aktivt driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp höjs kraftigt. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.2 Hindra fartyg utan kväverening att åka på Östersjön

De internationella konventioner som reglerar sjöfarten förutom EU är främst de globala FN-konventionerna havsrättskonventionen (Unclos) och International Maritime Organization (IMO). S.k. 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 vetenskaplig betydelsefulla.

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 (försumning och hälsoproblem) och kväveoxider (övergödning och hälsoproblem) i EU. Det finns väl beprövad katalysator teknik

Fel! Okänt namn på

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.

6 Inlandssjöfartens förutsättningar

Inlandssjöfarten har en potential att expandera. Om transportererna fortsätter från väg till vatten minskar utsläppen från vägtrafiken och slitaget på vägarna. Trafiksäkerheten på vägarna kan också påverkas i positiv riktning när vägtrafiken minskar. Exempelvis skulle en pråmpendel per dygn med flis från Värmland till Göteborg innebära att en godsmängd motsvarande 7 200 lastbilar årligen skulle kunna flyttas från vägarna. Vänersjöfartens godsvolym har långsamt sjunkit sedan 1980-talet samtidigt som den totala godsvolymen ökat från och till Vänerområdet. Exemplet visar på att arbetet måste intensifieras för att ta till vara potentialen i inlandssjöfarten så att den kan utvecklas och stärkas.

I Sverige utförs drygt 7 procent av det inrikes godstransportarbetet till sjöss. Om man jämför med övriga Europa är storleken på godstransporterna till sjöss ofta fem gånger så stora. Det är viktigt att öka andelen sjöfart i de intermodala transportkedjorna för att avlasta såväl järnvägen som vägarna och på det sättet utnyttja hela den samlade infrastrukturen. Samtidigt måste man beakta och ta hänsyn till att Vänerområdet liksom Mälaren är råvattentäcker för en stor del av befolkningen i deras närområden.

Ett hinder för utvecklingen av den inre sjöfarten i Sverige är att våra inre vattenvägar inte är införlivade i EU:s gemenskapslagstiftning om inre vattenvägar. EU-klassade inlandspråmar får följaktligen inte trafikera exempelvis Vänerområdet, Trollhätte kanal eller Göta älv. På dessa vatten måste fartyg istället uppfylla de omfattande krav som gäller för havsbaserad sjöfart. Den inre sjöfarten i Sverige bör införlivas i EU:s gemenskapslagstiftning om inre vattenvägar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7 Bättre arbetsförhållanden på sjön

För Vänsterpartiet är det viktigt att skapa sjöfartspolitiska villkor för en ekologiskt hållbar handelsflotta med stor andel svenskflaggade handelsfartyg med goda arbetsvillkor och möjlighet att väsentligt öka utrymmet för inrikes sjöfart. Svenskflaggad sjöfart har gott rykte globalt och kan ses som en sjöfart med kvalitetsstämpel i miljö och säkerhet. Vänsterpartiet ser, utifrån arbetsrättsliga skäl, negativt på ett internationellt fartygsregister, då det blir ett problem för arbets- och förhandlingsrätten.

Fel! Okänt namn på

En avgörande förutsättning för den svenska sjöfartens framtid är att kunna konkurrera på den globala marknaden utan att tvingas till lönesänkningar eller social dumpning på svenskregistrerade fartyg. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Ett stort antal sjöfartsnationer har infört tonnageskatt. Inom EU har alla länder utom Sverige gjort detta. Det har nu gått tolv år sedan den statliga utredningen Tonnageskatt (SOU 2006:20) föreslog att en s.k. tonnageskatt skulle införas i Sverige. Ett enigt skatteutskott har vid två tillfällen uttalat att det är angeläget att arbetet med att införa tonnageskatt påskyndas. Finansministern har vid interpellationsdebatter poängterat gång på gång att tonnageskatten måste ”analyseras i ett bredare perspektiv där även övriga stöd för sjöfarten beaktas”. 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.

De sjöfarande industriländerna har infört tonnageskatt i syfte att försöka behålla en betydande rederinäring. Det är nödvändigt att även Sverige inför tonnageskatt för att Sverige ska kunna förhindra utflaggning och behålla en svenskflaggad handelsflotta. Regeringen ska påskynda arbetet med att införa tonnageskatt i Sverige för att kunna behålla en betydande rederinäring. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 28 september 2012

Siv Holma (V)

Torbjörn Björlund (V)

Hans Linde (V)

Jens Holm (V)

Kent Persson (V)