



Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar trafikutskottet frågor om sjöfart med utgångspunkt från 25 yrkanden från den allmänna motionstiden 2014. Motionsförslagen rör bl.a. förutsättningar för svensk sjöfart, inlandssjöfart, miljöfrågor och sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet.

Utskottet betonar vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig, inhemsk sjöfartsnäring. En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är avgörande för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. En stark svenskflaggad fartygsflotta innebär att Sveriges möjligheter att påverka i miljö- och säkerhetsfrågor i internationella forum säkras. Dessutom bidrar den svenska sjöfarten dels till att skapa arbetstillfällen både direkt och indirekt, dels med skatteintäkter.

Utskottet har genomfört en uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft (2014/15:RFR9). Utskottet konstaterar att uppföljningen tydligt visar att det finns utrymme för förbättringar för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och att det är angeläget att dessa genomförs inom en snar framtid. Den ökade utflaggnings takten under senare år beror främst på utformningen av de svenska bemanningsreglerna samt frånvaron av ett svenskt tonnageskattesystem. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att bedriva ett aktivt och skyndsamt arbete för att förbättra de områden som uppmärksammas i uppföljningen som särskilt betydelsefulla för att förbättra sjöfartens konkurrenskraft.

När det gäller inlandssjöfarten konstaterar utskottet att transporter på sjöar och kanaler är viktiga för ett effektivt utnyttjande av transportsystemet. Utskottet framhåller att införande av EU:s regelverk är en viktig del för att stärka inlandssjöfarten men att även andra aspekter är betydelsefulla när det gäller att främja transporter av gods och människor via våra inre vattenvägar och konstaterar att de grundläggande delarna av EU:s regelverk för inlandssjöfarten nu har genomförts.

Utskottet framhåller vidare att Sverige ska ha en kvalitetssjöfart som tar ansvar för miljön, och påpekar att Sverige driver ett aktivt miljöarbete såväl nationellt som internationellt. Sjöfartsnäringens internationella karaktär till-

sammans med det faktum att de flesta ämnen som släpps ut i luften transporteras långa sträckor gör att internationella beslut är avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten. Utskottet påpekar också att trafikövervakning och trafikreglering kan öka sjötrafiksäkerheten och minska riskerna att miljön förorenas.

Utskottet fäster stor vikt vid frågor om sjösäkerhet och understryker vikten av det transportpolitiska målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Utskottet påpekar att vattenskotrar kan orsaka ett flertal problem. De har starka motorer och kan köras i höga hastigheter på grunt vatten. Därtill kommer störningar och buller som bl.a. riskerar att påverka fågellivet i känsliga områden. Mot bakgrund av detta föreslår utskottet ett tillkännagivande om att förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter bör införas och bifaller därmed motionsyrkanden om detta. Utskottet framhåller att förarbeviset bör fokusera på att den som framför vattenskotern kan göra detta på ett säkert och tryggt sätt, för såväl föraren själv som för de personer och det djurliv som vistas i närheten samt är inriktat på att ha förståelse för hastigheter och sjövätt.

Utskottet avstyrker samtliga övriga motionsyrkanden.

I betänkandet finns tre reservationer (M, C, FP, KD och SD) och två särskilda yttranden (M, C, FP, KD och SD).

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Bakgrund.....	6
Utskottets överväganden.....	15
Svensk sjöfarts konkurrenskraft och förutsättningar.....	15
Inre vattenvägar.....	31
Infrastrukturfrågor.....	34
Miljöfrågor.....	36
Lotsplikt.....	40
Fartområdesindelning.....	41
M/S Estonia.....	42
Båtregister.....	44
Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet.....	46
Köer för båtplats.....	50
Reservationer.....	51
1. Förutsättningar för svensk sjöfart, punkt 2 (SD).....	51
2. Inre vattenvägar, punkt 3 (M, C, FP, KD).....	52
3. Köer för båtplats, punkt 11 (SD).....	53
Särskilda yttranden.....	54
1. Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft, punkt 1 (M, C, FP, KD).....	54
2. Förutsättningar för svensk sjöfart, punkt 2 (SD).....	55
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	56
Motioner från allmänna motionstiden 2014/15.....	56
<i>Bilaga 2</i>	
Trafikutskottets uppföljning om sjöfartens konkurrenskraft - sammanfattning.....	59

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft**

Riksdagen godkänner vad utskottet anfört om utskottets uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft.

2. **Förutsättningar för svensk sjöfart**

Riksdagen avslår motionerna
2014/15:563 av Ola Johansson och Anders Åkesson (C) yrkande 1,
2014/15:2110 av Tony Wiklander (SD) och
2014/15:2137 av Per Klarberg m.fl. (SD).

Reservation 1 (SD)

3. **Inre vattenvägar**

Riksdagen avslår motionerna
2014/15:3 av Lars Tysklind och Nina Lundström (FP) yrkandena 1–3
och
2014/15:302 av Cecilia Widegren (M).

Reservation 2 (M, C, FP, KD)

4. **Infrastrukturfrågor**

Riksdagen avslår motionerna
2014/15:1296 av Sten Bergheden (M) yrkande 2,
2014/15:1659 av Stina Bergström (MP) yrkandena 1 och 2,
2014/15:2156 av Jörgen Hellman m.fl. (S) och
2014/15:2465 av Carina Ohlsson m.fl. (S).

5. **Miljöfrågor**

Riksdagen avslår motionerna
2014/15:2154 av Thomas Finnborg m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
2014/15:2541 av Lena Ek (C) yrkande 6 och
2014/15:2561 av Gustaf Hoffstedt (M).

6. **Lotsplikt**

Riksdagen avslår motion
2014/15:2227 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (M).

7. **Fartområdesindelning**

Riksdagen avslår motion
2014/15:562 av Per Lodenius (C).

8. **M/S Estonia**

Riksdagen avslår motion
2014/15:1036 av Jonas Millard (SD).

9. Båtregister

Riksdagen avslår motion
2014/15:1166 av Hans Ekström (S) yrkande 2.

10. Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet

Riksdagen tillkännager för regeringen vad utskottet anför om att förar-
bevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter bör införas. Där-
med bifaller riksdagen motionerna
2014/15:493 av Hans Hoff (S) och
2014/15:1525 av Roland Utbult (KD) yrkandena 1 och 2 samt
avslår motion
2014/15:1836 av Thomas Finnborg (M).

11. Köer för båtplats

Riksdagen avslår motion
2014/15:58 av Jimmy Ståhl (SD).

Reservation 3 (SD)

Stockholm den 23 april 2015

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Erik Ottoson (M), Nina Kain (SD), Lars Tysklind (FP) och Gunnar Hedberg (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 25 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014 om bl.a. sjöfartens infrastruktur, miljöfrågor och inlandssjöfart. En förteckning över de förslag som behandlas finns i bilaga 1.

Inför ärendets beredning genomförde utskottet en Sjöfartsdag den 16 mars 2015 där ett flertal aktörer i branschen närvarade och diskuterade aktuella frågor om bl.a. inre vattenvägar, godsflöden, logistikfrågor, bränslefrågor och övervakning av de skärpta svavelreglerna. Vid sammanträde den 24 mars 2015 informerade Transportstyrelsen utskottet närmare om kontrollen av efterlevnaden av de skärpta svavelreglerna.

Vidare har utskottet låtit ta fram uppföljningsrapporten Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft (2014/15:RFR9). I rapporten studeras den minskande svenska handelsflottan, och de områden som har störst potential att bidra till förbättrade konkurrensmöjligheter för sjöfartsnäringen belyses särskilt. En sammanfattning av uppföljningen finns i bilaga 2.

Bakgrund

Den svenska sjöfarten

Sjöfarten är av stor betydelse för det svenska transportsystemet. Sverige har en av Europas längsta kuststräckor och goda djupförhållanden till farleder i de flesta hamnar. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, transporteras sjövägen, vilket innebär ca 180 miljoner ton transporterat gods. Utöver det transporteras ca 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. Den svenska sjöfarten och dess omgivningsföretag omfattar totalt omkring 100 000 anställda, beroende på vilka företag som inkluderas. Inom den direkta sjöfartsnäringen arbetar ca 15 000 personer varav på fartyg ca 10 000 personer är anställda ombord. Omsättningen i de svenska rederier som har fartyg vilka skulle kvalificera för tonnageskatt uppgår enligt betänkandet Ett svenskt tonnegeskattesystem (SOU 2015:4) till strax under 56 miljarder kronor. Till detta måste läggas rederier som har fartyg vilka inte kan inkluderas, samt hela det nationella tonnaget. Antalet fartyg i det som brukar kallas för ”den svenska handelsflottan” i det svenska fartygsregistret har minskat från omkring 250 för några år sedan till ca 100 i dag.

Kopplat till sjöfartsklustret finns också en betydande maritim utrustningsindustri. Denna industri är till betydande delar exportorienterad och inriktad mot fartyg, offshore och marina installationer. Enligt en studie från Vinnova uppgår omsättningen inom segmentet till 23,9 miljarder kronor årligen och antalet anställda till drygt 8 000 fördelat på 559 företag (2007–2011). Utöver

de företag som finns med i Vinnovas studie finns det också ett antal både större och mindre svenska företag som har en delmängd av sin verksamhet riktad mot de maritima näringarna.

Kopplat till sjöfarten finns också, enligt en studie från Vinnova företag verksamma inom serviceområdet. Dessa företag är starkt koncentrerade till storstadsregionerna Göteborg och Stockholm, med tonvikt på Göteborgsregionen. Inom området återfinns bl.a. skeppsmäklare, klassificeringssällskap, finans-, management- och bemanningsbolag, samt företag verksamma inom marin mätning. Enligt Vinnovas studie finns det inom detta segment ca 175 företag med 2 200 anställda. Företagen omsätter sammantaget ca 8,7 miljarder kronor årligen.

Nationella myndigheter

Sjöfartsverket

Enligt förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska det verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt. Sjöfartsverkets huvuduppgifter är bl.a. att

- tillhandahålla lotsning
- svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder
- tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst
- svara för isbrytning
- inom sitt ansvarsområde verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras
- årligen göra en utvärdering av den svenska sjöfartens konkurrenssituation inom ramen för verkets näringspolitiska uppgifter.

Verksamheten ska bedrivas med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten. Sjösäkerheten i fritidsbåtstrafiken ska främjas genom information och rådgivande verksamhet. Fritidsbåtstrafikens intressen i övrigt liksom fiskets och marinens intressen ska beaktas.

Trafikverket

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska myndigheten med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv bl.a. ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Vidare ska det verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Sedan den 1 januari 2011 ska Trafikverket – genom ett särskilt organ inom verket pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart (s.k. sjöfartsstöd). Trafikverket ska särskilt samverka med Sjöfartsverket med att ta fram och genom-

föra den nationella planen för transportinfrastruktur och med arbetet med ansökningar om budgetmedel för investeringar i det transeuropeiska transportnätet om, s.k. TEN-T-bidrag.

Transportstyrelsen

Enligt förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen har myndigheten till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen svarar för vilka krav som ska ställas på sjöfartens infrastruktur och ska verka för att de transportpolitiska målen nås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsens tillsyn ska, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över bl.a. den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet.

Trafikanalys

Enligt förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys ska myndigheten också följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och årligen utvärdera av effekterna av stödet till svensk sjöfart.

Kustbevakningen

Enligt förordningen (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen har myndigheten i uppgift att bedriva sjöövervakning och utföra räddningstjänst till sjöss. Kustbevakningen ska samordna civila behov av sjöövervakning och förmedla civil sjöinformation till berörda myndigheter.

Havs- och vattenmyndigheten

En ny myndighet med uppgiften att verka för bevarande och hållbart nyttjande av havs- och vattenmiljöer inrättades den 1 juli 2011. Myndigheten ska bl.a. ha ett övergripande ansvar för arbetet med att nå de miljökvalitetsmål som rör havs- och vattenmiljön. Enligt förordningen (2011:619) med instruktion för Havs- och vattenmyndigheten ska myndigheten verka för bevarande och hållbart nyttjande av havs- och vattenmiljöer. Vidare leder myndigheten arbetet i Båtmiljörådet.

Internationellt samarbete

Sjöfartens internationella karaktär innebär att för att åtgärder på främst säkerhets- och miljöområdena ska bli verkningsfulla måste de i regel vidtas inom ramen för internationellt samarbete. För detta finns bl.a. följande organisationer och normsystem.

Unclos

FN:s havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, Unclos), som trädde i kraft 1994, reglerar nationernas rättigheter och skyldigheter när det gäller deras nyttjande av haven. Konventionen innehåller bl.a. regler om havets indelning i olika havsområden och kuststaternas jurisdiktion över dessa områden. Enligt Unclos gäller principen om rätten till s.k. oskadlig genomfart i internationella sund. Detta innebär att genomfarten är tillåten så länge den inte äventyrar kuststatens fred, ordning och säkerhet, t.ex. genom fiske eller förorening. FN har ingen operativ uppgift vid tillämpningen av konventionen, men vissa organisationer, t.ex. IMO (se nedan), spelar en viktig roll.

IMO

Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO), som är ett av FN:s fackorgan, har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Inom IMO bedrivs också arbete med att öka kvalitetskraven på flaggstaters sjöfartsadministrationer. Även frågor om s.k. sjöfartsskydd ingår i IMO:s uppgifter. IMO har 170 medlemsstater varav Sverige har varit medlem sedan 1959. IMO har antagit omkring 40 konventioner och protokoll. Följande konventioner är av särskild betydelse för sjöfarten:

- Sjösäkerhetskonventionen, Solas (International Convention for the Safety of Life at Sea, den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss), är det grundläggande internationella regelverket för sjösäkerhetsarbetet. Solas har sedermera kompletterats med den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden) samt med ISPS-koden och sjöfarts- och hamnskydd.
- Den internationella konventionen för förhindrande av förorening från fartyg, Marpol (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, samt ett senare antaget protokoll), är den huvudsakliga internationella konventionen om utsläpp som är avsiktliga eller en följd av en olycka eller av fartygsdriften. I olika bilagor finns regler om bl.a. förorening av vatten genom olja, sopor och toalettavfall och även förorening av luft. Inspektion och övervakning är en uppgift för medlemsländerna. I bilaga VI till denna konvention regleras kraven om svavelhalt i bunkerolja inom IMO (se vidare i avsnittet om miljöfrågor).
- Konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers och den tillhörande koden, STCW 95), reglerar frågor om bl.a. vilken kompetens som sjömän ska ha.

IMO har också förhandlat fram ett helt nytt regelverk för hantering och kontroll av barlastvatten, barlastvattenkonventionen. Konventionen har emellertid ännu inte trätt i kraft; eftersom det krävs att minst 30 stater som motsvarar minst 35 procent av världstonnaget ansluter sig. I januari 2015 hade konventionen ratificerats av 44 stater som tillsammans innehar 32,86 procent av världshandelsflottans tonnage. Sverige anslöt sig 2009. Reglerna innebär att fartygs barlastvatten måste hanteras så att spridning av främmande arter minimeras. Konventionen gäller fartyg som går i internationell trafik, men en stat som ratificerat den kan besluta att konventionen även ska omfatta nationell trafik.

Det är IMO som beslutar om systemet med s.k. PSSA-klassning (särskilt känsligt havsområde, Particularly Sensitive Sea Area). Inom IMO pågår också ett utvecklingsarbete för att begränsa utsläppen av växthusgaser från fartyg.

ILO

Internationella arbetsorganisationen (International Labour Organization, ILO) är FN:s fackorgan för utarbetande av normer för arbetslivet, oftast i form av konventioner. Genom sin anslutning till Nationernas förbund 1920 inträdde Sverige som medlem även i ILO. Nästan samtliga konventioner på sjöfartens område har reviderats och förts samman i en konvention, 2006 års sjöarbetskonvention (Maritime Labour Convention, MLC). Konventionen syftar till uppnå både goda arbetsförhållanden för sjöfolk och säkra ekonomiska intressen inom ramen för sund konkurrens för kvalitetssjöfart. Bestämmelserna rör bl.a. minimikrav för att sjömän ska få arbeta på fartyg, anställningsförhållanden, bostad, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad samt hälsovård, sjukvård och välfärd. Stora delar av konventionen motsvaras i Sverige redan i dag av bestämmelser i lagar, förordningar och föreskrifter samt kollektivavtal. Sverige ratificerade konventionen den 12 juni 2012 och den trädde i kraft den 20 augusti 2013.

Samarbetet inom EU

Den integrerade havspolitikerna inom EU initierades genom EU-kommissionens vitbok om politikområdet hösten 2007, den s.k. Blåboken. Europeiska rådet antog slutsatser om politikområdet i december samma år. Den integrerade havspolitikerna fokuserar på havsområdena inom och kring EU och deras möjligheter att bidra till en hållbar utveckling.

För att skapa ett bättre transportsystem inom EU som på ett effektivt sätt kan leva upp till det ökade transportbehovet finns särskilda budgetmedel för investeringar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). I TEN-T ingår bl.a. sjömotorvägskonceptet. Sjömotorvägsprojekt ska vara gränsöverskridande så att de berör minst två EU-stater och ska syfta till att stödja utvecklandet av än mer effektiva transportsystem inom EU. Exempel på sjömotorvägsprojekt är

utbyggnad av hamnar, infrastruktur i anslutning till hamnar från både land och hav, aktiviteter knutna till isbrytning, sjömätning samt förbättringar av logistiska och intermodala lösningar. Ett exempel är projektet ”LNG i hamnar” som är en förstudie med målet att belysa vilken naturgashantering som behövs i hamnar för att LNG ska kunna användas som fartygsbränsle i framtiden.

Kommissionen lämnade den 12 mars 2013 ett förslag till en rättsakt om havsplanering. Vidare har kommissionen nyligen presenterat ett meddelande, Kunskap i havsfrågor 2020. Initiativet tas för att främja en tillgänglig och hållbar kartläggning av Europas havsbottnar och havsvatten.

Genom strategin Europa 2020 har EU lagt ett starkt fokus på ekonomisk återhämtning. Som ett led i detta presenterade EU-kommissionen i september 2012 ett meddelande om att stödja ekonomisk tillväxt inom den maritima sektorn. Meddelandet har samlingsnamnet Blå tillväxt. Exempel på aktiviteter som presenteras i meddelandet är havsbaserad energiproduktion genom vind, vågor och strömmar. Meddelandet understryker att tillväxten inte får ske på bekostnad av den ekologiska hållbarheten i den marina miljön. Med utgångspunkt från meddelandet antogs under hösten 2012 en ministerdeklaration som behandlar utvecklingen av framtidens integrerade havspolitik.

Kommissionen har också presenterat sitt initiativ på det inre marknadsområdet som avser att bl.a. ytterligare minska administrativa hinder för sjötransporter inom EU till en nivå som är jämförbar med andra transportsätt (Inre marknadsakt II – Tillsammans för en ny tillväxt).

Av kommissionens meddelande Blue Belt, ett gemensamt transportområde för sjöfart (KOM(2013) 510) framgår att kommissionen har för avsikt att inrätta en politisk ram för ett s.k. Blue Belt-koncept. Blue Belt är ett område där fartygen kan färdas fritt inom EU:s inre marknad med ett minimum av administrativa bördor samtidigt som säkerheten, miljöskyddet och tull och skattepolitiska åtgärder förstärks genom övervaknings- och rapporteringsresurser.

Kommissionen föreslog i sitt förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar (KOM(2013) 296) en tydlig ram för tillträde till marknaden för hamntjänster samt gemensamma regler för ledningsorgan eller hamntjänsteleverantörer med avseende på finansiell insyn och avgifter. Riksdagen lämnade dock ett motiverat yttrande till kommissionen med anledning av förslaget och angav att den ansåg att förslaget inte var förenligt med subsidiaritetsprincipen (utl. 2012/13:TU21).

Kommissionen har också lämnat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 718/1999 om en politik för gemenskapens flottkapacitet inom inlandssjöfarten för att främja transporter på de inre vattenvägarna (KOM(2013) 621). Förslaget syftar till en utökad användning av den fond för inlandssjöfarten som medlemsstaterna har inrättat samt förslag till direktiv om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG, (KOM(2013) 622). Förslaget syftar till att upprätta lämpliga strukturer som gör det möjligt för EU och CCNR (Central Commission for the Navigation of

the Rhine, Centralkommissionen för Rhensjöfarten) att utarbeta och upprätthålla enhetliga gemensamma tekniska standarder.

I kommissionens förslag till rådets beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas i Helcom (Helsingforskommissionen, se mer nedan) och IMO om att utse Östersjön till kontrollområde för kväveoxid (NECA), KOM(2013) 300, föreslår kommissionen att unionen bör stödja Östersjöns kuststaters inlämnande till IMO av Helcoms förslag om att utse Östersjön till ett kontrollområde för kväveoxid. Vid ministermötet inom Helcom i oktober 2013 kunde länderna inte enas om huruvida det finns tillgänglig teknologi för att uppfylla NECA-kraven och därmed inte heller om man skulle ansöka till IMO att utse Östersjön till ett NECA-område.

EU:s strategi för Östersjöregionen är det första exemplet på en makroregional strategi för en grupp av medlemsstater med vissa gemensamma territoriella utmaningar och behov som tjänar på att hanteras gemensamt. De tre huvudsakliga målen för Östersjöstrategin är att rädda havsmiljön, länka samman regionen och öka välståndet. EU:s insatser inom sjösäkerhets- och havsmiljöområdena är i betydande utsträckning förknippade med IMO:s arbete, och de inriktas främst på ett effektivt och enhetligt införande av de internationella överenskommelser som har träffats inom IMO. Därutöver verkar EU för medlemsstaternas regionala intressen när det gäller sjösäkerhet och havsmiljö, inte minst på grund av de haverier som ägt rum inom EU-ländernas vattenområden.

EU-kommissionen påbörjade under 2014 en utvärdering (fitness check) av europeiska regelverk med bäring på passagerarfartygssäkerhet. Utvärderingen kommer pågå under 2015 för att därefter mynna ut i en bedömning om huruvida det krävs ändringar av regelverken för att uppfylla deras syfte.

Under 2014 antogs den europeiska maritima säkerhetsstrategin (EU Maritime Security Strategy) och dess handlingsplan. Strategins syfte är att skapa ett utökat samarbete på ett sektorsövergripande, gränsöverskridande och kostnadseffektivt sätt mellan olika aktörer som har ett säkerhetsansvar inom den europeiska maritima sektorn. Handlingsplanen har nu gått in i ett implementeringsstadium där EU:s institutioner samt medlemsstater ska ta ett stort ansvar.

Emsa

Den europeiska sjösäkerhetsbyrån (European Maritime Safety Agency, Emsa) etablerades 2002 och har sitt säte i Lissabon. Byrån inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1460/2002 och har till uppgift:

- ge medlemsländerna och kommissionen tekniskt och vetenskapligt stöd och tillhandahålla sakkunskap på hög nivå för att hjälpa dem att på ett korrekt sätt tillämpa EG:s lagstiftning på området för sjösäkerhet
- bevaka genomförandet av lagstiftningen
- utvärdera befintliga åtgärders effektivitet.

Det tredje sjösäkerhetspaketet

Ett tredje s.k. sjösäkerhetspaket har tagits fram inom EU som en följd av tankfartyget Prestiges förlisning 2002. Paketet, som antogs 2009, innehåller följande rättsakter:

- Direktiv om flaggstaternas ansvar. Syftet är att flaggstaten, dvs. den stat där fartyget är registrerat och som har jurisdiktionen över fartyget, ska uppfylla sina åtaganden enligt IMO:s konventioner. Krav uppställs bl.a. på s.k. flaggstatsrevision.
- Ändring av direktivet om hamnstatskontroll, dvs. sådan kontroll som hamnstaten utför på utländska fartyg i den stat där fartyget ligger i hamn. Syftet är att stärka EU:s möjligheter att hindra fartyg från att anlöpa gemenskapens hamnar om inte uppställda krav uppfylls, och ändringarna avser bl.a. rapporteringsplikt och ett ökat antal kontroller av "högriskfartyg".
- Ändring av direktivet om klassificeringssällskap för att skapa grundläggande principer för gemensamma regler och standarder för organisationer som utför kontroller och utövar tillsyn av fartyg m.m. Syftet är att dessa ska ges ett större ansvar för sina certifikat.
- Ändring av direktivet om regler för övervaknings- och informations-systemet för sjötrafik i gemenskapen. Enligt direktivet ska medlemsstaterna utse en eller flera behöriga myndigheter för mottagande av fartyg i behov av assistans.
- Direktiv om utredningar av sjöolyckor. Syftet är att öka kunskapen om olycksrisiker.
- Förordning om ansvar för och ersättning till passagerare vid fartygsolyckor.
- Direktiv om redares skadeståndsansvar.

Andra mellanstatliga samarbeten

Helcom

Helsingforskommissionen (Helcom) är det verkställande organet för 1974 års Helsingforskonvention om skydd för Östersjöområdets marina miljö. Helcom arbetar bl.a. med frågor om förbättrad ruttplanering, sjömätning, tillgång till elektroniska sjökort och avfallshantering i Östersjöområdet. Medlemmar är Ryssland, de åtta EU-stater som gränsar till Östersjön (Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige och Tyskland) och Europeiska unionen. För beslut inom Helcom krävs enhällighet. Ordförandeskapet i Helcom roterar vartannat år mellan de fördragsslutande parterna. Sverige var ordförande under perioden den 1 juli 2010–30 juni 2012 och för närvarande är Danmark ordförandeland.

Vid ett ministermöte i november 2007 antog Helcom en handlingsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan, BSAP). Syftet är att åstadkomma en dras-

tisk minskning av föroreningarna och återupprätta Östersjöns ekologiska balans till 2021. Bland de fyra områden som omfattas av planen finns ett som rör sjöfartens miljöpåverkan. Sjöfartsverket har aktivt deltagit i planerandet av den svenska delen i genomförandet av BSAP. Vid ett ministermöte i maj 2010 redovisades en uppföljning av genomförandet av BSAP och en deklaration antogs (Moskvadeklarationen).

Nordsjökonferensen

Nordsjökonferensen är ett politiskt samarbete mellan stater kring Nordsjön och syftar till att skydda och förbättra Nordsjöns miljö. På sjöfartsområdet har främjande av miljövänlig sjöfart och motverkande av luftföroreningar och marint skräp diskuterats. Begreppet Clean Ship har lyfts fram som ett övergripande tema inom Nordsjökonferensen. Det innebär att man ska beakta och försöka minimera all negativ miljöpåverkan som ett fartyg kan medföra under hela sin livscykel. Sedan ministerkonferensen i Göteborg 2006 finns det inte längre något mellanstatligt samarbete i detta forum, men staterna fullföljer de åtaganden som gjorts inom konferensen.

Ospar

Osparkonventionen från 1992 reglerar skyddet av den marina miljön i Nordostatlanten. Tillkomsten av konventionen har sitt ursprung i oljetankern Torrey Canyons grundstötning 1967. Konventionen har ratificerats av alla 16 parter i de ursprungliga konventionerna (Oslo- och Pariskonventionerna), dvs. regeringar från 15 länder samt EU.

Utskottets överväganden

Svensk sjöfarts konkurrenskraft och förutsättningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner vad trafikutskottet har anfört om utskottets uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft och avslår samtidigt motionsförslag som rör sjöfartens förutsättningar. Utskottet konstaterar att det finns utrymme för förbättringar för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och att det är angeläget att dessa genomförs inom en snar framtid. Utskottet pekar på att den ökade utflaggningstakten under senare år främst beror på utformningen av de svenska bemanningsreglerna samt frånvaron av ett svenskt tonnageskattesystem. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att bedriva ett aktivt och skyndsamt arbete för att förbättra de områden som uppmärksammas i uppföljningen som särskilt betydelsefulla för att förbättra sjöfartens konkurrenskraft.

Jämför reservation 1 (SD) och särskilda yttrandena 1 (M, C, FP, KD) och 2 (SD).

Förutsättningar för svensk sjöfart

Regelförenkling

Alliansregeringen påbörjade arbetet med att utreda möjligheten att göra förenklingar med koppling till fartygsregistret i syfte att förenkla för såväl företag som myndigheter. Den 31 mars 2015 presenteras en utredning som har tittat på förenklingar med anknytning till fartygsregistret. Det handlar bl.a. om förenklingar avseende registrering av mindre skepp, tillsyn av pråmar, dubbelregistrering, elektroniska ansökningar, tillfällig registrering m.m.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstödet syftar till att ge den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor i förhållande till konkurrerande staters flottor. Det svenska sjöfartsstödet bygger på EU:s riktlinjer om statligt stöd. I EU:s sjöfartstrategi till 2018 framhålls att för att upprätthålla konkurrenskraften för EU är det viktigt att behålla riktlinjerna för sjöfartsstöd så att likvärdiga konkurrensvillkor upprätthålls också i framtiden. Den 18 juni 2013 godkände riksdagen regeringens förslag om att utvidga sjöfartsstödet omfattning till att avse samtliga fartygstyper som kan omfattas av EU:s riktlinjer på området (prop. 2012/13:144, bet. 2012/13:TU 19, rskr. 2012/13:290). Utbetalningen av sjöfartsstöd har minskat i takt med att fartyg omflaggats från det svenska registret. EU-kommissionen

har godkänt alla ändringar som Sverige vill göra. Förutom last- och passagefartyg kan nu även forskningsfartyg, mätfartyg, kabellägningsfartyg, rör-lägningsfartyg, supplyfartyg och kranfartyg ansöka om sjöfartsstöd. Bogserbåtar och mudderverk kan också ansöka, men enligt EU:s riktlinjer måste då mer än hälften av verksamheten utgöras av sjötransport, och stöd kommer endast beviljas för sjötransportdelen av fartygens verksamhet. Ändringen av den svenska förordningen om sjöfartsstöd trädde i kraft den 1 juni 2014.

Trafikens kostnadsansvar

I november 2014 avrapporterade Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) ett regeringsuppdrag om att ta fram kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Regeringen bedömde dock att frågan om en rättvis och effektiv prissättning av transporter kräver fortsatt arbete. Forskning och data behöver uppdateras för att grundligt belysa transporternas samhällsekonomiska kostnader. Den 1 januari 2015 beslutade regeringen därför om ett liknande uppdrag till VTI som ska delredovisa uppdraget den 1 november 2016.

Landinfrastruktur till och från hamnar

Ett femtiotal allmänna hamnar i Sverige är öppna för allmän kommersiell sjöfart. Därtill finns ett antal industri- och privathamnar som i första hand är knutna till specifika industriföretag. De flesta allmänna hamnar fungerar antingen som internationella, nationella eller regionala logistiknoder, vilket innebär att hamnarna används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring.

I den kapacitetsutredning som föregick framtagandet av den nuvarande nationella planen för transportsystemet 2014–2025 framlades att sjöfarten kan innebära goda möjligheter för kapacitetsavlastning för transportsystemet. I utredningen föreslog Trafikverket att de stråk och noder som pekats ut i det trafikslagsövergripande nätet bör vara vägledande för framtida prioriteringar i infrastruktursatsningar. Alliansregeringen angav i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) att man ställde sig bakom detta förslag och betonade samtidigt att den allmänna utgångspunkten bör vara att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och bedrivas på ett miljöanpassat sätt. Riksdagen har ställt sig bakom denna bedömning (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Trafikverket redovisade i juni 2013 ett förslag till en nationell plan som alliansregeringen tog ställning till våren 2014.

Ändrade regler för kommunal medfinansiering

Lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ger kommunerna och landstingen rätt att lämna bidrag till byggande av vägar och järnvägar som staten ansvarar för. Den 23 oktober 2013 godkände riksdagen regeringens proposition 2012/13:153 Kommunal medfinansiering av statlig sjöinfrastruktur

(bet. 2013/14:KU2, rskr. 2013/14:21). Därmed gavs kommunerna och lands-
tingen rätt att lämna bidrag också till anläggandet av allmänna farleder till
sjöss som staten ansvarar för.

Forskning och utbildning

Trafikverket har ansvaret för forskning inom transportsektorn och ska då ett
trafikslagsövergripande synsätt. Sverige har en stark internationell position
inom sjöfartsteknisk utveckling, inte minst inom miljöteknik. Stort fokus lig-
ger på fartygsbränsle, framtidens drivmedel, bränsleeffektivitet och åtgärder
för att minska sjöfartens utsläpp av luftföroreningar och klimatpåverkan. Un-
der 2014 gick 50,7 miljoner kronor från Trafikverkets budget till sjöfartsan-
knuten forskning.

För att få behörighet för befattning och kunna söka jobb krävs att studenter
vid sjöbefälsutbildningar genomfört praktik. De senaste åren har antalet till-
gängliga praktikplatser minskat markant till följd av omflaggningen av
svenska fartyg. När studenters praktik förläggs på fartyg under andra länders
flagg belastar kostnaden för dessa mönstringsresor respektive lärosäte. Rege-
ringen kompenserar fr.o.m. 2013 Chalmers tekniska högskola och Linnéuni-
versitetet för denna merkostnad med 2 250 000 kronor. Denna ersättning har
inneburit att ytterligare ca 25 fartyg nu kan erbjuda praktikplatser. Emellertid
har detta inte helt löst problemen med att erbjuda studenter praktikplatser ef-
tersom flaggstaten kan vilja att studenter från det egna landet erbjuds praktik-
platser, vilket kan förhindra fartyget att ta emot svenska studenter.

Tonnageskatt

Flertalet sjöfartsnationer inom EU har infört system med tonnageskatt. Ton-
nageskatt innebär att inkomsten bestäms schablonmässigt med utgångspunkt
från fartygens nettodräktighet, vilket anses ge ett mått på fartygens lastkapa-
citet och därmed intjäningsförmåga. Begreppet tonnageskatt används internat-
ionellt, men det är inte en skatt utan i stället ett sätt för rederiet att beräkna
inkomsten av den delen av verksamheten som kan hänföras till transport av
gods eller passagerare. Den delen av rederiets inkomst som beräknas med stöd
av tonnageskattereglerna ska läggas samman med rederiets övriga inkomster
och beskattas med den bolagsskattesats som tillämpas på näringsverksamhet i
övrigt. Regeringen och riksdagen har vid flera tillfällen uttalat att det är ange-
läget att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och att denna näring måste
ges konkurrensvillkor som är likvärdiga med dem i våra närmaste konkurrent-
länder.

Riksdagen uppmanade våren 2014 regeringen i ett tillkännagivande att
inom en snar framtid återkomma till riksdagen med förslag på införande av ett
system med tonnageskatt.

Regeringen har därefter initierat en utredning om ett eventuellt införande
av tonnageskatt. Den 6 februari 2015 presenterades betänkandet Ett svenskt

tonnageskattesystem (SOU 2015:4). Betänkandet remissbehandlas för närvarande.

Närmare om svavelregler

Marpolkonventionen

De internationella reglerna om minskning av utsläppen av svaveloxider från fartyg finns i bilaga VI till den s.k. Marpolkonventionen. Sverige är part till denna bilaga. I oktober 2008 antog IMO ändringar av bilagan, innebärande bl.a. skärpta krav på svavelhalten i marina bränslen. Enligt huvudregeln får därigenom svavelinnehållet fr.o.m. den 1 januari 2012 inte överskrida 3,5 viktprocent, och fr.o.m. den 1 januari 2020 sänks denna gräns ytterligare till 0,5 viktprocent under förutsättning att det inte uppstår någon brist på bränsle. För de s.k. utsläppskontrollsområdena – dit Östersjöområdet och Nordsjöområdet räknas – innebär de skärpta kraven att svavelinnehållet sedan den 1 januari 2015 inte får överstiga 0,1 viktprocent.

Nationell reglering

Bestämmelser om den tillåtna svavelhalten i marina bränslen och om skyldigheter vid leverans av sådana bränslen finns i förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle. Regeringen har mot bakgrund av ovannämnda IMO-beslut 2008 ändrat svavelförordningen så att den högsta tillåtna svavelhalten i de fartygsbränslen som fr.o.m. den 1 januari 2015 används i Östersjön och Nordsjön inklusive Engelska kanalen har sänkts till 0,10 viktprocent.

Kommissionens förslag till ändringsdirektiv om svavelhalten i marina bränslen

Den 1 januari 2015 trädde det nya svaveldirektivet (direktiv 1999/32/EG, senast ändrat genom direktiv 2012/33/EG) i kraft. Ändringen av direktivet innebar att EU genomförde de skärpningar av kraven på svavelhalten i marina bränslen som IMO antog 2008 genom en ändring av bilaga VI i Marpolkonventionen. Eftersom konventionen är gällande internationell rätt som är bindande för IMO:s medlemsländer var införandet i EU-rätten i praktiken endast ett beslut om att de två regelverken ska stämma överens.

Konsekvensutredningar rörande de skärpta svavelreglerna

I april 2009 gav regeringen åt Sjöfartsverket i uppdrag att utreda bl.a. konsekvenserna för svenskt näringsliv av IMO:s nya regler för svavelhalten i marint bränsle och fartygs utsläpp av kväveoxider. Resultatet redovisades i oktober 2009. Sammanfattningsvis indikerade Sjöfartsverkets rapport bl.a. en ökning av bränslekostnaderna med 50–55 procent under 2015 vid oförändrat råoljepris.

För fartyg som i huvudsak trafikerar SECA-området kan ökningen av bränslekostnaden uppgå till ca 70 procent. Den ökade kostnaden för de fartyg som anlöpt svenska hamnar under 2008 beräknades till 15 miljarder kronor 2015. Svavelutsläppen minskar samtidigt med 79 500 ton, motsvarande en samhällsnytta om 4 miljarder kronor. Exemplet visade att bunkerkostnaden utgör mellan 40 och 50 procent av den totala kostnaden för att driva ett fartyg. Sjöfartsverket såg vissa svårigheter med att överföra den ökade kostnaden på transportköparna genom höjda priser eftersom den svenska industrin konkurrerar på en global marknad med skilda krav på svavelinnehåll i bunkeroljan i olika delar av världen. I rapporten lämnas en provkarta på tänkbara åtgärder för att lindra effekterna av IMO:s beslut, såsom risken för överflyttning av gods från sjöfart till järnväg och väg.

I mitten av april 2013 fick Trafikanalys regeringens uppdrag att utreda konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle. Arbetet har skett i samarbete med Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen. I oktober 2013 kom Trafikanalys rapport Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle – slutredovisning (rapport 2013:10). Utredningen finner sammanfattningsvis följande: År 2015 bedöms att majoriteten av sjöfarten på Sverige kommer att köra på lågsvavlig marin dieselbrännolja (LSMGO). Tillgången bedöms tryggad, men priset på LSMGO kan förväntas öka något. Högre bränslepriser ger incitament till anpassningar av sjötrafik och av logistikkedjor. Även om sjöfarten kan absorbera en viss bränsleprisökning kommer dess relativa konkurrenssituation att försämrats, åtminstone om inte priset på lastbilsdiesel stiger som en bieffekt av de nya reglerna. Beräkningar tyder på att transportarbetet för sjöfarten kan minska med ca 0,7 miljarder tonkilometer. Inkluderas höjda priser på lastbilsdiesel beräknas transportarbetet som mest minska med ca 0,5 miljarder tonkilometer. Beaktas även den planerade höjningen av banavgifter minskas den beräknade effekten ytterligare. För vägtrafiken tyder beräkningarna på att flödena till Västra Götaland och Skåne kan komma att öka, vilket bl.a. bedöms vara en följd av att sjötransporter flyttar från hamnar utmed ostkusten till hamnar utmed västkusten. Svaveldirektivet, tillsammans med andra påverkande faktorer, kommer att ytterligare anstränga såväl kända som nya flaskhalsar i järnvägssystemet. Enligt Trafikverket finns det emellertid generellt sett utrymme att möta detta. Sammantaget bedöms den totala bränslekostnaden för sjöfart på svensk hamn öka med mellan 4,5 till 6,4 miljarder kronor per år. Det uppstår också en miljönytta av svaveldirektivet, som beräknas ligga i intervallet 1 till 4 miljarder kronor beroende på vilken beräkningsmetod som används. Miljönyttorna är ojämnt fördelade och kommer framförallt att gagna de sydvästra delarna av Sverige. En ökad lastbilstrafik i denna region, till följd av svaveldirektivet, skulle dock kunna motverka detta.

Riksdagens tillkännagivande om svavelregler

Den 2 maj 2013 beslutade riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att främja bränslen med låg svavelhalt och kostnadseffektiva metoder för avgasrening på fartyg (bet. 2012/13:TU12, rskr. 2012/13:205). Utskottet välkomnade de striktare reglerna om svaveloxider och betonade att de är betydelsefulla för att minska sjöfartens miljöpåverkan och att de kommer att bidra till förbättrad en folkhälsa och luftkvalitet i Europa. Särskilt de s.k. SECA-områdena gynnas miljömässigt av de nya reglerna, angav utskottet. Samtidigt betonade utskottet att det är viktigt att se till att införandet av de nya kraven sker så kostnadseffektivt som möjligt för sjöfarten och dess transportköpare.

Trafikutskottets uppföljning om sjöfarten och dess konkurrenskraft

Uppföljningsstudien

År 1996 antog riksdagen ett beslut om ett näringspolitiskt mål för sjöfarten, nämligen dels att på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen, dels att den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor. Som ett led i trafikutskottets arbete med uppföljning och utvärdering av riksdagsbeslut samt fördjupning av beredningsunderlaget i frågor som aktualiseras på utskottets område, beslutade utskottet den 12 juni 2014 att genomföra en uppföljning av svensk sjöfarts konkurrenskraft. Uppföljningen har genomförts av trafikutskottets grupp för uppföljning och utvärdering. Uppföljningen har slutredovisats med en rapport till utskottet den 9 april 2015 (Rapporter från riksdagen 2014/15:RFR9 Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft).

I uppföljningen har fokus lagts på att belysa vilken effekt svensk sjöfartspolitik och beslutade statliga insatser har haft när det gäller att nå det näringspolitiska målet som riksdagen har beslutat för sjöfarten. I uppföljningen har ingått att analysera vilka ramvillkor, i form av nationella näringsvillkor, som svenska rederier anser vara avgörande vid beslut av flagg på fartygen och om det bedöms krävas ytterligare åtgärder som förbättrar svensk sjöfartsnärings konkurrenskraft i förhållande till andra länder. De ramvillkor som beskrivs i uppföljningen är näringslivsfokus och myndighetsutövning, skatteregler, bemanningskostnader, sjöfartsstöd, övriga finansiella stöd, administrationskostnader och tillsynsarbetet, diverse avgifter samt forskning och utvecklingsinsatser.

Ett näringspolitiskt mål för sjöfarten och en minskande svensk handelsflotta

Som motiv för riksdagens beslut 1996 om näringspolitiskt mål för sjöfarten angavs bl.a. sjöfartens stora betydelse för utrikeshandeln och näringslivet, att sjöfartsnäringen bidrar till att stärka den svenska ekonomin och att det krävs

en svensk handelsflotta av en viss storlek för att kunna upprätthålla Sveriges maritima kompetens. Riksdagen och regeringen har därefter vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och att denna näring måste ges likvärdiga konkurrensvillkor som de närmaste konkurrenländerna. I början av 2013 redovisade den dåvarande alliansregeringen en handlingsplan för sjöfarten.

Den svenska handelsflottan har emellertid uppvisat en negativ utveckling under senare år sett till både antal fartyg och flottans storlek. I slutet av 2013 fanns det 339 svenskflaggade handelsfartyg över 100 bruttoton (bt), vilket är den lägsta nivån under perioden 1970–2013. I början av 2015 års fanns det 99 fartyg med sjöfartsstöd. Detta ska jämföras med totalt 254 fartyg som hade beviljats sjöfartsstöd den 31 december 2001. En stor andel av den svenska handelsflottan har således avregistrerats från det svenska fartygsregistret, men till skillnad från tidigare år så flaggas fartyg i dag ut till andra europeiska länder, inte minst till våra grannländer t.ex. Danmark och Finland.

Danmark har tagit emot flest avregistrerade svenska fartyg. Mellan åren 1999 och 2009 minskade den danska handelsflottan med ca 50 fartyg samtidigt som bruttotonnaget nästan fördubblades, dvs. fartygen blev färre men större. De senaste åren har dock antalet danskflaggade fartyg ökat relativt kraftigt, från 551 fartyg 2009 till 652 fartyg 2015.

I uppföljningen har framkommit att rederierna återkommande har betonat betydelsen av de nationella ramvillkoren vid val av flaggstat och att bedömningen är att alla ramvillkor förutom övriga finansiella stöd och olika avgifter har en betydelse vid rederiernas val av flaggstat. Förutom faktiska förändringar i ramvillkoren har också förväntningar inför framtiden om den nationella sjöfartspolitikens inriktning en betydelse för ett sådant beslut. Ramvillkoren har vart och ett för sig kanske inte avgjort ett beslut att flagga ut, men de har däremot bidragit till detta och gemensamt orsakat utflaggningen.

Näringslivsfokus och myndighetsutövning

Uppföljningen visar att huruvida det finns en nationell sjöfartsstrategi och att regeringens styrning av myndigheter med hjälp av regleringsbrev och instruktioner är viktigt och ska inte underskattas. I uppföljningen har framkommit att aktörerna inom sjöfartsnäringen är eniga om att det är viktigt att det finns ett näringspolitiskt mål för sjöfarten. Resultatindikatorer för det riksdagsbundna målet skulle innebära att det skulle bli lättare att följa måluppfyllelsen över tid.

I uppföljningen framhålls också att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att redovisa en strategi för hur myndigheten ska säkerställa att den i sin verksamhet tar hänsyn till näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringsutveckling.

Skatteregler

I uppföljningen har framkommit att det råder en enighet inom sjöfartsnäringen om betydelsen av att införa svenska tonnageskattebestämmelser. Tonnageskatteutredningens förslag innebär att endast fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 föreslås vara kvalificerade för tonnagebeskattning. Det innebär en begränsning för rederier som bedriver nischverksamhet med mindre fartyg.

Den s.k. 183-dagarsregeln medger möjlighet till skattebefrielse när det gäller inkomst av anställning på ett utländskt fartyg givet att ett antal förutsättningar är uppfyllda. Regeln har således inte någon betydelse vid rederiernas flaggval.

I uppföljningen har flera aktörer pekat på att Företagsskattekommitténs förslag att slopa avdragsrätten för negativa finansnetton skulle riskera att få stora negativa effekter för den kvarvarande svenska handelsflottan.

Bemanningskostnader

Arbetsmarknadens parter har kommit överens om en höjning av TAP-kvoterna (dvs tillfälligt anställd personal) för de Sekoanslutna och en hög grad av flexibilitet för befäl som är anslutna till Sjöbefälsföreningen. Detta innebär att TAP-avtalet har blivit mer konkurrenskraftigt. Trots denna förändring kvarstår en relativt stor skillnad i bemanningskostnaden mellan de rederier som utnyttjar TAP-avtalet och de rederier som utnyttjar lönenivån ombord på fartyg flaggade i öppna register. Uppföljningen konstaterar att en eventuell utvidgning till att omfatta passagerarsjöfarten är en fråga för arbetsmarknadens parter att komma överens om.

Sjöfartsstödet och övriga finansiella stöd

Uppföljningen pekar på att Sjöfartsstödet är en förutsättning för att kunna operera svenskflaggade fartyg inom sjöfartens alla delsegment. Sjöfartsstödet nettolönesystem förefaller vara av speciellt stor betydelse för passagerarsjöfarten eftersom dessa fartyg har en högre bemanning jämfört med andra fartygssegment. Nya affärsområden håller på att växa fram inom sjöfartsnäringen. Dessa affärsområden utnyttjar ofta mindre fartyg som understiger 100 bt, vilket innebär att de inte är berättigade till sjöfartsstöd.

Det finns en enighet inom sjöfartsnäringen om Svenska Skeppshypoteks betydelse när det gäller att erbjuda rederier lån, inte minst eftersom de normalt sett erbjuder en mycket högre belåningsgrad av fartygen jämfört med affärsbankerna. De nuvarande reglerna begränsar utlåningsverksamheten i tider när marknadsvärdena är nedpressade på fartyg. Tilläggsinvesteringar för att uppfylla t.ex. kommande miljökrav och energieffektivisering är viktiga för att Sverige också i fortsättningen ska ligga i framkant när det gäller att bedriva en miljöpåpassad sjöfart.

Administrationskostnader och tillsynsarbetet

I uppföljningen har framkommit att sjöfartsnäringens representanter är eniga om att det är ett stort problem att allt färre svenskflaggade handelsfartyg ska bekosta Transportstyrelsens arbete med sjöfartsfrågor. De direkta avgifterna mot rederierna har höjts kraftigt på grund av den minskande svenskflaggade handelsflottan och att korssubventionering av kostnaderna för tillsynen genom farledsavgifterna har upphört. Transportstyrelsen menar dock att man alltid måste ha en viss bemanning för att kunna utföra sina arbetsuppgifter och att en ändring av organisationen, t.ex. när det gäller antalet inspektörer, alltid sker med en viss eftersläpning samtidigt som man i möjligaste mån arbetar med att effektivisera verksamheten.

I uppföljningen har framkommit att det är de totala merkostnaderna vid val av flagg som avgör i vilket land ett rederi väljer att registrera ett fartyg, dvs. att eventuella merkostnader för tillsynsarbetet påverkar rederiernas konkurrensförhållanden och att det är viktigt att beakta detta i det fortsatta utvecklingsarbetet. Att Transportstyrelsen driver ett projekt där man utreder vilka ytterligare uppgifter som i framtiden skulle kunna delegeras till klassificeringssällskapen är välkommet. Samtidigt konstateras att Transportstyrelsen saknar tydliga incitament att hålla låga tillsynskostnader. Detta problem aktualiserades vid genomförandet av bestämmelserna att överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till erkända sjöfartsskyddsorganisationer. En utökad delgeringsordning efterfrågas av rederinäringen och skulle innebära en förbättring av villkoren i förhållande till andra flaggstater.

Olika avgifter

Uppföljningen visar att av avgifternas konstruktion följer att hamn-, farleds- och lotsavgifter har en försumbar betydelse för rederiernas flaggval. Till skillnad från registreringskostnaderna beror dessa avgifter endast på fartygets storlek/kapacitet och är således flaggneutrala.

Forsknings- och utvecklingsinsatser

I uppföljningen framkom att tillgång till forskning och utveckling anses utgöra en av de förutsättningar som är avgörande för var ett fartyg registreras. Den forskning- och innovationsmiljö som ett land kan erbjuda utgör en av de parametrar som avgör sådana beslut. I uppföljningen har det framkommit att sjöfartsforskning, utveckling, innovation och demonstration är angeläget ur ett miljöperspektiv och för de externa krav som ställs på sjöfarten regionalt, framför allt i Östersjön och Nordsjön. Uppföljningen visar även att sjöfartsnäringens aktörer i stort sett är ense om att en väl fungerande forskning är en viktig faktor som bidrar till sjöfartsnäringens konkurrenskraft, även om forskningen inte genererar kortsiktiga resultat och värdet för de enskilda rederierna är svårt att mäta.

Svenskt sjöfartskluster

I uppföljningen har det framförts att en viktig anledning till att det är viktigt att behålla en inhemskt flaggad handelsflotta är att det stimulerar annan kringliggande verksamhet och att det bidrar till att upprätthålla sjöfartskompetensen i Sverige. Den minskande svenskflaggade handelsflottan har enligt flera rederier resulterat i att den maritima infrastrukturen gradvis har börjat monteras ned, t.ex. när det gäller det tillgången till varvstjänster.

Aktörer inom sjöfartsklustret upplever vissa problem vad gäller kompetensförsörjningen. En fortsatt utflaggning innebär att det blir svårt att behålla utbildning och forskning och utveckling i Sverige. Den svenskflaggade handelsflottan förefaller befinna sig på en nivå där den kritiska massan är otillräcklig för att bibehålla en tillräcklig sjöfartskompetens inom landet.

IMO

Sjöfartens miljöpåverkan och sjösäkerhet är områden som baseras på internationellt samarbete. När det gäller det internationella arbetet ansåg sjöfartsutredningen att möjligheten att på ett effektivt sätt vinna gehör i det internationella arbetet inom miljö- och sjösäkerhet påverkas av att Sverige har en egen handelsflotta och av att det finns svensk sjöfartskompetens.

Med en minskande egen sjöfart riskerar Sverige att tappa både förutsättningar och trovärdighet när det gäller vilka regler som ska gälla för den internationella sjöfarten, något som i sin tur skulle kunna leda till att Sverige får minskade möjligheter att påverka utformningen av framtida miljö- och säkerhetsregler. Det är en politisk dimension som påverkar Sverige som land, men i begränsad utsträckning de enskilda rederierna.

Skillnader i ramvillkor mellan Sverige och Danmark

Uppföljningen visar att centrala ramvillkor är mer fördelaktiga i Danmark än i Sverige. Sjöfartsstödet och forsknings- och utvecklingsinsatser är dock i princip likvärdiga.

De två viktigaste skillnaderna mellan Sverige och Danmark är förekomsten av ett danskt internationellt skeppsregister och ett danskt tonnageskattesystem. Det danska systemet gör att rederierna kan minska sina bemanningskostnader och ökar deras finansiella stabilitet. Flera intervjuade rederier ger uttryck för att avsaknaden av en möjlighet till tonnagebeskattning, högre bemanningskostnader, förekomsten av en långsiktig sjöfartspolitik men också delegeringen av tillsynen till certifierade klassificeringssällskap har varit viktiga faktorer bakom beslutet att flagga ut fartyg till Danmark.

Det förefaller råda en betydligt större samsyn i Danmark mellan näringen och staten när det gäller villkoren för att bedriva rederiverksamhet, och sjöfartsmyndigheterna i Danmark är generellt sett mer tillmötesgående jämfört med motsvarande myndigheter i Sverige.

Motionerna

I motion 2014/15:563 framför Ola Johansson och Anders Åkesson (båda C) att de nya skärpta reglerna om utsläpp av svavel är nödvändiga med hänsyn till miljöpåverkan och människors hälsa. De nya reglerna förväntas leda till att avgasrening installeras i fartygen. Nackdelen med de nya reglerna är omställningskostnaderna och den påverkan dessa har på konkurrenskraften och transporter för basindustrin. Motionärerna anger att enkla regelförändringar kan erbjuda möjligheter till en kostnadseffektiv anpassning. En lösning kan vara en övergång från tjockolja till marint diesel som kan göras utan modifiering av fartygens motorer. Marint diesel är betydligt dyrare än tjockolja. Priset kan dock reduceras genom en sänkning av kravet på flampunkt. Motionärerna yrkar att förutsättningarna för att sänka flampunkten för marint diesel från 60 grader Celsius till 52 grader Celsius i syfte att bredda tillgången till maritimt bränsle med inblandning av biobränsle ska undersökas (yrkande 1).

I motion 2014/15:2110 anför Tony Wiklander (SD) att farledsavgiften påverkar den svenska industrins internationella konkurrenskraft. Den innebär också att incitamentet att frakta gods till sjöss minskar. En slopad farledsavgift skulle kunna kompensera för de ökade kostnader som uppkommer på grund av skärpta regler för utsläpp av svavel. Motionären anger att Finland avser att halvera sina farledsavgifter under en treårsperiod för att kompensera för de nya kraven. Motionären framhåller också att arbetet med att hålla vattenvägar isfria närmast kan jämföras med att snöploga vägar vintertid. Dessutom gynnar isfria vattenvägar sysselsättningen i Norrland. Motionären yrkar att det ska utredas hur farledsavgiften kan fasas ut och hur kostnaden för isbrytningen kan bäras av det allmänna.

Per Klarberg (SD) framför i motion 2014/15:2137 att företrädare för det svenska näringslivet är bekymrade över de nya regler om utsläpp av svaveloxider som trädde i kraft 2015. Motionären pekar på att de nya reglerna kommer att bli kostsamma, inte minst för svensk basindustri och kommer att påverka investeringsklimatet samt ha långsiktiga negativa konsekvenser för det svenska näringslivet. Många transporter kommer dessutom att flyttas över till vägarna och därigenom ytterligare belasta järnvägssystemet. Därtill kommer en minskad trafiksäkerhet på vägarna. Motionären anger att problemen med försumning inte är lika stora som de var under 1970-talet. Det är också svårt att med säkerhet kunna säga att det finns tillräckligt med lågsvavligt bränsle på marknaden och att det fungerar att använda skrubbteknik. Norra Europa behöver enligt motionären få mer tid till anpassning och teknikutveckling. Därför framställs ett yrkande om att förslaget ska omarbetas från grunden för att ta rimlig hänsyn till svenska företags och landets välstånd.

Utskottets ställningstagande

Inledande synpunkter

Sverige bör ha en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. Sverige är ett exportberoende land där omkring 90 procent av all utrikeshandel sker med fartyg. En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är därför avgörande för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. Även om mycket av sjötransporterna sker med fartyg som seglar under en annan flagg än svensk finns det skäl för en svenskflaggad fartygsflotta, bl.a. för att säkra Sveriges möjligheter att påverka i miljö- och säkerhetsfrågor i internationella forum, att skräddarsy transporter i förhållande till industrins behov och att säkra framtida kompetensförsörjning. Den svenska sjöfartsnäringen skapar dessutom arbetstillfällen både direkt och indirekt. Utskottet vill understrika att sjöfarten förutom direkta bidrag till den svenska ekonomin också har en indirekt påverkan i form av arbetstillfällen inom t.ex. reparationsvarv, hamntjänster, försäkring och andra shippingrelaterade finansiella tjänster. Den minskande svenskflaggade handelsflottan har enligt flera rederier resulterat i att den maritima infrastrukturen gradvis har börjat monteras ned, t.ex. när det gäller tillgången till varvstjänster och bank- och försäkringsmäklare. Utskottet finner att detta är en olycklig utveckling.

Utskottet finner även att det är oroväckande att aktörer inom sjöfartsklustret upplever vissa problem vad gäller kompetensförsörjningen. Enligt utskottet vore det därför önskvärt att storleken på den svenskflaggade handelsflottan ökar för att därigenom säkerställa den långsiktiga kompetensförsörjningen för t.ex. rederier, myndigheter och hamnar. Svensk kompetens inom det maritima området är dessutom viktigt för att kunna bidra till att utveckla säkra och hållbara sjötransporter. En fortsatt utflaggning innebär att det blir svårt att behålla utbildning och forskning och utveckling i Sverige. Utskottet anser att det är viktigt att fortsatt följa utvecklingen i denna fråga. Enligt utskottet är det oroväckande att storleken på den svenskflaggade handelsflottan förefaller befinna sig på en nivå där den kritiska massan är otillräcklig för att bibehålla en tillräcklig sjöfartskompetens inom landet.

Trafikutskottets uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft

Den uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft som utskottets uppföljningsgrupp har genomfört visar att det finns utrymme för förbättringar för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och att det är angeläget att dessa genomförs inom en snar framtid.

Utskottet noterar betydelsen av de nationella ramvillkoren vid val av flaggstat och gör bedömningen att alla ramvillkor förutom andra finansiella stöd än sjöfartsstödet och olika avgifter har en betydelse vid rederiernas val av flaggstat. Vart och ett för sig kanske ramvillkoren inte avgör ett beslut att flagga ut, men de har däremot bidragit till detta och gemensamt orsakat utflaggningen.

Samtidigt är det enligt utskottet viktigt att poängtera att ramvillkorens relativa betydelse varierar. Uppföljningen visar att det är utformningen av de svenska bemanningsreglerna samt frånvaron av ett svenskt tonnageskattesystem som är huvudanledningarna till den tilltagande utflaggningsstakten under senare år.

Enligt utskottets mening framgår det tydligt att det är betydelsefullt huruvida det finns en nationell sjöfartsstrategi och att regeringens styrning av myndigheter med hjälp av regleringsbrev och instruktioner är viktig och inte ska underskattas.

Utskottet kan konstatera att målet att den svenska handelsflottan ska tillföräkras rimliga konkurrensvillkor inte har uppfyllts och att detta under en relativt lång tid inte aktivt har diskuterats av statsmakterna. Enligt utskottets mening är det viktigt att lyfta fram dessa frågor. För att bättre kunna följa upp det näringspolitiskt inriktade målet för sjöfarten borde det enligt utskottets mening övervägas att ta fram lämpliga resultatindikatorer. Resultatindikatorer för det riksdagsbundna målet skulle innebära att det skulle bli lättare att följa målfyllnelsen över tid.

När det gäller myndigheternas verksamhetsinriktning vill utskottet understryka att ett fokus på de transportpolitiska målen inte utesluter att myndigheterna också kan arbeta för att förbättra sjöfartsnäringens näringspolitiska villkor. Enligt utskottet är åtgärder som underlättar och förbättrar näringsklimatet viktiga. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att redovisa en strategi för hur myndigheten ska säkerställa att den i sin verksamhet tar hänsyn till näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringsutveckling. Utskottet vill understryka vikten av att utvecklingen av detta arbete följs noggrant.

Utskottet är medvetet om den betydelse som tillmäts en möjlighet till tonnagebeskattning för svenska rederier och det är enligt utskottet därför viktigt att ett beslut fattas så att rederiernas investeringsbeslut kan fattas utifrån marknadsmässiga överväganden och inte skattemässiga hänsynstaganden. Utskottet konstaterar att förslaget innebär att endast fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 föreslås vara kvalificerade för tonnagebeskattning. Det innebär en begränsning för rederier som bedriver nischverksamhet med mindre fartyg. Utskottet noterar vidare att den s.k. 183-dagarsregeln inte har någon betydelse vid rederiernas flaggval. Utskottet anser dock att det bör övervägas om ett utvidgat tillämpningsområde av regeln skulle vara värdefullt då det skulle kunna förbättra tillgången på svenska befäl. Detta eftersom en förbättrad kompetensförsörjning inte enbart skulle vara värdefullt för rederierna utan även för hela den maritima näringen. När det gäller Företagsskattekommitténs förslag att slopa avdragsrätten för negativa finansnetton anser utskottet att en eventuell ändring av möjligheten till ränteavdrag bör föregås av en fördjupad konsekvensanalys för svensk rederinäring.

Utskottet konstaterar att det faktum att arbetsmarknadens parter har kommit överens om en höjning av TAP-kvoterna för de Sekoanslutna och en hög grad av flexibilitet för befälen som är anslutna till Sjöbefälsföreningen innebär att TAP-avtalet har blivit mer konkurrenskraftigt. Samtidigt noterar utskottet att

det trots denna förändring kvarstår en relativt stor skillnad i bemanningskostnaden mellan de rederier som utnyttjar TAP-avtalet och de rederier som utnyttjar lönenivån ombord på fartyg flaggade i öppna register. Enligt utskottet är det viktigt att slå fast att en ytterligare höjning av TAP-kvoterna och andra ändringar, t.ex. en eventuell utvidgning till att omfatta passagerarsjöfarten, är en fråga för arbetsmarknadens parter att komma överens om. Utskottet vill i detta sammanhang peka på att en oroande utveckling under senare år är att utflaggningarna delvis har tagit en ny riktning och även omfattar sedan 2013 färjetrafiken.

Enligt utskottet har uppföljningen visat att sjöfartsstödet är en förutsättning för att kunna operera svenskflaggade fartyg inom sjöfartens alla delsegment. Sjöfartsstödet nettolönesystem förefaller vara av speciellt stor betydelse för passagerarsjöfarten eftersom dessa fartyg har en högre bemanning jämfört med andra fartygssegment.

Utskottet noterar att det finns en enighet inom sjöfartsnäringen om Svenska Skeppshypoteks betydelse när det gäller att erbjuda rederier lån. Utskottet instämmer med övriga aktörer inom sjöfartsnäringen i att det är olyckligt att de nuvarande reglerna begränsar utlåningsverksamheten i tider när marknadsvärdena är nedpressade på fartyg. Tilläggsinvesteringar för att uppfylla t.ex. kommande miljökrav och energieffektivisering är viktiga för att Sverige också i fortsättningen ska ligga i framkant när det gäller att bedriva en miljöanpassad sjöfart. Utskottet skulle därför välkomna ändrade kriterier för Svenska Skeppshypoteks utlåningsverksamhet som möjliggör krediter utöver normal belåningsgrad när företaget i övrigt anses vara solvent eller att en riskavtäckningsfond inrättas.

Det särskilda stödet som en kompensation för studenters mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg påverkar av förklarliga skäl inte rederiernas flaggval. Trots detta bedömer utskottet att åtgärden är viktig för att säkerställa den långsiktiga tillgången i Sverige på personer med maritim kompetens för både enskilda rederier och för hela sjöfartsklustret.

Enligt utskottets mening är det ett stort problem att allt färre svenskflaggade handelsfartyg ska bekosta Transportstyrelsens arbete med sjöfartsfrågor. I uppföljningen har det framkommit att eventuella merkostnader för tillsynsarbetet påverkar rederiernas konkurrensförhållanden och att det är viktigt att beakta detta i det fortsatta utvecklingsarbetet. Utskottet välkomnar därför Transportstyrelsens pågående projekt där man utreder vilka ytterligare uppgifter som i framtiden skulle kunna delegeras till. En brist med den nuvarande arbetsordningen är att Transportstyrelsen saknar tydliga incitament att hålla låga tillsynskostnader. En administrativt sett mindre betungande tillsyn och lägre kostnader skulle enligt utskottets bedömning förbättra förutsättningarna att bedriva rederiverksamhet under svensk flagg.

Utskottet kan konstatera att av avgifternas konstruktion följer att hamn-, farleds- och lotsavgifter har en försumbar betydelse för rederiernas flaggval. Till skillnad från registreringskostnaderna beror dessa avgifter endast på fartygets storlek/kapacitet och är således flaggneutrala.

Riktad sjöfartsforskning är enligt utskottet viktig inte minst när det gäller att hantera kommande miljökrav som kommer att ställas på sjöfarten, t.ex. hantering av barlastvatten och kväve- och partikelutsläpp. Utskottet menar därför att den forsknings- och innovationsmiljö som ett land kan erbjuda är en parameter som avgör flaggval. Det är därför viktigt att även i fortsättningen beakta forskningsfrågorna och behovet av forskningsmedel som avsätts för sjöfartsforskningen för att möta de utmaningar som sjöfarten står inför i framtiden, inte minst inom miljö- och energiområdet. Utskottet vill framhålla vikten av att Sverige medverkar i internationella forskningsprojekt då detta har stor näringspolitisk betydelse.

Sjöfartens miljöpåverkan och sjösäkerhet är områden som baseras på internationellt samarbete. Utskottet bedömer att bibehållna nationella handelsflottor innebär att EU-länderna tillsammans får en starkare röst i internationella organisationer gentemot de sjöfartsnationer som prioriterar sjösäkerhet och miljöfrågor lägre än de flesta av de europeiska sjöfartsländerna. Utskottet kan konstatera att det föreligger en risk för att Sverige på sikt kommer att få mindre reell makt inom IMO på grund av den minskande svenskflaggade handelsflottan. Detta skulle kunna leda till att Sverige får minskade möjligheter att påverka utformningen av framtida miljö- och säkerhetsregler. Enligt utskottets mening är det angeläget att Sverige behåller sin plats i IMO:s råd också i framtiden och av denna anledning är det viktigt att den svenskflaggade handelsflottan inte minskar ytterligare.

Uppföljningen visar att centrala ramvillkor är mer fördelaktiga i Danmark än i Sverige. Utskottet kan konstatera att de två viktigaste skillnaderna mellan Sverige och Danmark är förekomsten av ett danskt internationellt skeppsregister och ett danskt tonnageskattesystem. Det danska systemet gör att rederierna kan minska sina bemanningskostnader och ökar deras finansiella stabilitet. Även förekomsten av en långsiktig sjöfartspolitik och delegeringen av tillsynen till certifierade klassificeringssällskap har varit viktiga faktorer vid svenska rederiers beslut att flagga ut fartyg till Danmark. Utskottet vill framhålla att det förefaller råda en betydligt större samsyn i Danmark mellan näringen och staten när det gäller villkoren för att bedriva rederiverksamhet, och att sjöfartsmyndigheterna i Danmark generellt sett uppfattas vara mer tillmötesgående jämfört med motsvarande myndigheter i Sverige. En ytterligare anledning till denna skillnad mellan länderna kan enligt utskottet bero på avsaknaden av en sjöfartsstrategi i Sverige. Utskottet anser att förutsättningarna för att utarbeta en motsvarande svensk sjöfartsstrategi bör övervägas och att en sådan strategi inte skulle ersätta utan i stället komplettera den maritima strategi som för närvarande arbetas fram inom Regeringskansliet.

Utskottet förutsätter att regeringen kommer att bedriva ett aktivt och skyndsamt arbete för att förbättra ovannämnda områden som uppmärksammas i uppföljningen och som är särskilt betydelsefulla för att förbättra sjöfartens konkurrenskraft.

Övrigt om sjöfartens förutsättningar

Utskottet välkomnar att regeringen avser att fortsätta arbetet med att ta fram en nationell maritim strategi. Strategin omfattar hela det maritima klustret och inkluderar således en rad näringar som exempelvis turism, maritim utrustningstillverkare, fiske och sjöfart. Arbetet med den maritima strategin har genomförts i en bred och öppen process med dialoger och möten med företrädare för de maritima branscherna. Målsättningarna med strategin är bl.a. en stark blå ekonomi och ett rent hav. En mycket viktig del i det pågående arbetet är därmed hållbar utveckling av de maritima näringarna och jobbskapande åtgärder. Den 6 februari 2015 presenterade regeringen betänkandet Ett svenskt tonnageskattesystem (SOU 2015:4). Betänkandet remissbehandlas för närvarande och utskottet ser med tillförsikt på regeringens fortsatta arbete i frågan.

I samtliga av de motionsförslag som behandlas här berörs frågan om de skärpta svavelreglerna som infördes den 1 januari 2015. Utskottet förutsätter att regeringen noga följer genomförandet av bestämmelserna och de konsekvenser som uppstår för berörda näringar. Utskottet vill samtidigt åter framhålla att de skärpta reglerna om svaveloxider är av stor betydelse för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Omställningen till en ännu mer miljövänlig bransch kan också långsiktigt vara positiv för sjöfartsnäringen. När det gäller motionsförslaget rörande flampunkten för marint diesel vill utskottet peka på att priset på marint diesel inte har blivit så högt som det under lång tid befarades. Detta innebär att övergången inte heller har blivit lika dramatisk för redarna som de befarade. Transportstyrelsen har tittat på frågan om flampunkt för marin bränsle i tidigare sammanhang och angivit att en sänkning av flampunkt för marint bränsle potentiellt skulle kunna ha en positiv påverkan på bränsletillgång för internationell sjöfart samt främja utvecklingen av alternativa bränslen för sjöfarten. Transportstyrelsen anser dock att innan en svensk hållning kan presenteras kring sänkt flampunkt för marint bränsle, krävs ytterligare utredningar och analyser. Utskottet känner tillförsikt att Transportstyrelsen kommer att utreda frågan ytterligare för att förändringen ska kunna genomföras.

Enligt utskottet är det mycket angeläget för den svenska sjöfartens konkurrenskraft att det måste finnas ett fungerande sanktionssystem för att säkra efterlevnaden av de skärpta svavelreglerna. Det är en förutsättning för en rättvis konkurrens inom sjöfartsnäringen att alla fartyg som trafikerar SECA-området efterlever de nya, kostnadsdrivande, svavelreglerna. Utskottet förutsätter att regeringen bedriver ett aktivt arbete för att tillförsäkra ett effektivt sanktionssystem.

Rörande motionsförslaget om farledsavgifter och isbrytning vill utskottet peka på att en översyn av farledsavgiftssystemet kommer att genomföras under 2015. Sjöfartsverket ska se över samtliga avgifter som ett led i att få balans till 2017 då den s.k. sjöfartsmiljarden utgår. Därför har Sjöfartsverket tillsatt ett projekt med uppdrag att ta fram en ny avgiftsmodell som dels säkrar Sjöfartsverkets grundfinansiering, dels bidrar till att minska sjöfartens miljöpåverkan. Den nya modellen ska börja gälla från och med den 1 januari 2017.

Sammanfattande bedömning

Utskottet föreslår att riksdagens godkänner vad trafikutskottet har anfört om utskottets uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft. Vidare avstyrker utskottet motionerna 2014/15:563 av Ola Johansson och Anders Åkesson (båda C) yrkande 1, 2014/15:2110 av Tony Wiklander (SD) och 2014/15:2137 av Per Klarberg (SD).

Inre vattenvägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden rörande inre vattenvägar. Utskottet konstaterar att de grundläggande delarna av EU:s regelverk för inlandssjöfarten kom på plats i december 2014 och att arbete pågår för att om möjligt fler vatten ska kunna klassas som just inre vattenvägar. Även andra aspekter än införandet av regelverket är betydelsefulla för att främja transporter på inre vattenvägar. Utskottet hyser förtroende för att regeringen även fortsättningsvis kommer att arbeta för att stärka inlandssjöfarten.

Jämför reservation 2 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

EU:s regelverk om inre vattenvägar

Införandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt har påbörjats, bl.a. genom att riksdagen den 13 november 2013 godkände regeringens proposition om tekniska föreskrifter för inre vattenvägar (prop. 2013/14:177, bet. 2013/14:TU2, rskr. 2013/14:52). Regelverket möjliggör alternativ eller komplement till transporter på väg och järnväg där det ofta kan råda kapacitetsbrist och berör många områden som t.ex. tekniska krav, bemanning och behörighet.

Utredning om inre vattenvägar

Regeringen beslutade i december 2009 att tillsätta en utredning (dir. 2009:127) för att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande. Särskilt stor vikt skulle fästas vid om det går att förenkla regelverken och stärka när- och kustsjöfarten.

Utredaren skulle beakta både transportnäringens krav på lättnader och de speciella förhållanden som råder i de berörda områdena när det gäller sjösäkerhet och miljökonsekvenser. Det påpekades att Väneren och Mälaren är råvattentakter för en stor del av Sveriges befolkning. Vidare borde utredaren pröva möjligheterna att få ekonomiskt stöd från EU för de svenska inre vattenvägarna genom att låta dem ingå i TEN-T-systemet.

Utredningen redovisades i januari 2011 i betänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar (SOU 2011:4). Inledningsvis konstaterades att EU:s regelverk om inre vattenvägar består av ett flertal förordningar och direktiv. I betänkandet lämnas en redovisning och analys av de berörda rättsakterna samt förslag till hur genomförandet i svensk rätt ska åstadkommas. Att införa Göta älv, Trollhätte kanal och Vänern i TEN-T-systemet bedömdes enligt utredningen inte öka möjligheterna att få EU-bidrag till infrastrukturåtgärder i dessa vattenvägar. Det framhålls i utredningen att en viktig skillnad i förhållande till de inre vattenvägarna på kontinenten är att Sveriges inre vattenvägar inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar, vilket innebär att delar av regelverket inte berör Sverige. Vidare framhålls att om Vänerhamn och Västerås hamn klassas om från att vara kusthamnar till inre-vattenvägshamnar inom TEN-T skulle dagens möjlighet att delta i utlysningar för sjömotorvägsprojekt försvinna.

Motionerna

I motion 2014/15:3 framhåller Lars Tysklind och Nina Lundström (båda FP) att ur energisynpunkt bör gods föras över från vägtransporter till sjöfart och järnväg. Enligt motionärerna har Sverige goda möjligheter att utveckla sjöfarten såväl inrikes som i Sveriges närområde. Motionärerna påpekar att förra infrastrukturministern meddelade 2012 att regeringen hade för avsikt att införliva EU:s regelverk om inre vattenvägar och att det är bra att ett antal beslut redan har fattats. Enligt motionärerna är det avgörande att regelverket innehåller så få svenska särregler som möjligt samtidigt som sjösäkerheten inte får äventyras. Vidare anger motionärerna att nya investeringar, bl.a. nya slussar i Trollhätte kanal, är angeläget. Även infrastruktur till och från hamnarna är betydelsefull. Det konstateras att många av de inre vattenvägarna är viktiga vattentäkt. Det yrkas i motionen att åtgärder ska vidtas för att överföra gods från vägtransport till sjöfarten (yrkande 1), att införlivandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar ska innehålla så få svenska särregler som möjligt (yrkande 2) och att inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren ska säkras i samband med införlivandet av regelverket om inre vattenvägar (yrkande 3).

Cecilia Widegren (M) anför i motion 2014/15:302 att enligt Miljöberedningen i Västra Götalandsregionen skulle transporter på Göta älv bli lönsamma om EU:s lagstiftning för inre vattenvägar tillämpas och hamnarna avgiftsmässigt behandlar sjöfart på inre vattenvägar neutralt gentemot lastbilstransporter. Med nya och större slussar vid Trollhätte kanal skulle sjötransporterna anpassas till dagens fartyg i Europa. Vänern har flera stora godshamnar som är strategiska för de industrier som använder sig av dem för transporter. Godstransporter till sjöss avlastar vägar och järnvägar, påpekar motionären. Det yrkas i motionen att Vänersjöfarten bör klassas som inlandsvattenväg enligt EU:s regler för inre vattenvägar m.m.

Utskottets ställningstagande

Vid transporter av större godsvolymer är sjöfarten ett viktigt transportalternativ som bör användas i ökad utsträckning för att minska transportsektorns klimatpåverkan. En ökad andel sjöfart i de intermodala transportkedjorna skulle avlasta såväl järnvägen som vägarna och kunna möjliggöra ett mer kostnads-effektivt utnyttjande av vår samlade infrastruktur. Transporter på sjöar och kanaler kan i detta sammanhang utgöra ett viktigt alternativ.

Utskottet konstaterar att de grundläggande delarna av EU:s regelverk för inlandssjöfarten kom på plats i december 2014. Föreskriftsarbete och nödvändiga lagändringar är genomförda och det är alltså nu möjligt för rederier att erbjuda last- och passagerartransporter i enlighet med regelverket. I ett första steg har Vätern via Göta älv ner till Göteborg samt Mälaren ut till Stockholm respektive Södertälje kanal klassats som inre vattenvägar. Utskottet har erfarenhet att arbete pågår för att om möjligt fler vatten ska kunna klassas som just inre vattenvägar. När det gäller specifika infrastrukturåtgärder för att stärka sjöfarten på inre vattenvägar hänvisar utskottet till den praxis enligt vilken projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte avgörs av riksdagen utan inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Det tekniska EU-direktiv som ligger till grund för föreskrifterna som reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas är anpassat till en relativt liten vågstorlek, vilket är det som dominerar bland de inre vattenvägarna i Europa. Det betyder att Transportstyrelsen har behövt anpassa det svenska regelverket när det gäller de områden som har större vågor och där lagt till vissa extra säkerhetskrav.

Vad gäller bemanning kan utskottet konstatera att det inte finns några gemensamma EU-regler. Transportstyrelsen har analyserat om det är relevant att införa några av de bemanningsregler som finns i de olika medlemsstaterna och kommit fram till att det inte skulle innebära något mervärde för svenska förhållanden.

Utskottet ser positivt på det arbete med att stärka inlandssjöfarten som alliansregeringen påbörjade och som regeringen nu fortsätter att driva. Införande av EU:s regelverk är en viktig del för att stärka inlandssjöfarten men även andra aspekter är betydelsefulla när det gäller att främja transporter av gods och människor via våra inre vattenvägar. I sammanhanget är det viktigt att beakta sjösäkerhetsfrågor, miljöfrågor och arbetsvillkor samt att Vätern och Mälaren är råvattentäkter för en stor del av Sveriges befolkning. Utskottet hyser förtroende för att regeringen även fortsättningsvis kommer att arbeta för att främja transporter via detta transportslag. Detta arbete kan skapa förutsättningar för att utveckla en ny typ av transporter som ett alternativ till redan etablerade, vilket skulle kunna leda till att företag växer och till att nya företag skapas.

Det är naturligtvis viktigt att i möjligaste mån undvika att Sverige inför strängare regler än vad övriga EU-medlemsstater har. Sverige håller dock av

tradition en mycket hög standard vad gäller bl.a. sjösäkerhetsfrågor och utskottet kan konstatera att de inre vattenvägarna i Sverige i många fall, t.ex. på Vänern, har större vågor än de inre vattenvägarna i Europa.

Utskottet bedömer avslutningsvis att flera av motionsförslagen har blivit tillgodosedda eller kan väntas bli tillgodosedda inom en snar framtid. Med anledning av detta avstyrks motionerna 2014/15:3 av Lars Tysklind och Nina Lundström (båda FP) yrkandena 1–3 och 2014/15:302 av Cecilia Widegren (M).

Infrastrukturfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om infrastrukturåtgärder kopplade till sjöfartens infrastruktur. Utskottet hänvisar till den gällande praxis enligt vilken projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte avgörs av riksdagen utan inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Motionerna

Sten Bergheden (M) pekar i motion 2014/15:1296 på att Göteborgs stad har beslutat att bygga en ny bro över Göta Älv. Den befintliga bron ska ersättas med en lägre bro år 2020. Enligt motionären hotar planerna på den nya bron såväl arbetstillfällena som miljön. Vänersjöfarten innebär miljövänliga transporter och ger en möjlighet till företagsutveckling. Motionären framhåller att en lägre bro kommer innebära långt fler broöppningar som kommer ge störningar för kollektivtrafiken. Därför yrkar motionären att broöppningarna ska styras efter sjöfartens behov.

I motion 2014/15:1659 framhåller Stina Bergström (MP) att över 2 miljoner ton gods transporteras genom slussarna i Trollhättan ned till Göteborg varje år. Enligt motionären måste nya slussar finnas på plats senast 2030. Därför yrkas i motionen att ett beslut ska fattas att bygget av de nya slussarna i Trollhättan ska påbörjas före 2025 (yrkande 1). Motionären uttrycker även oro över höjden på den nya bron över Göta älv med planerad byggstart 2015. Den låga höjden innebär att bron kommer behöva öppnas för nästan alla lastfartyg samt en avsevärd andel av antalet segelbåtar. Enligt motionären kommer kollektivtrafikresenärer att drabbas av de frekventa broöppningarna. Därför yrkas att beslut ska fattas att den nya bron i Göteborg inte får hindra Vänersjöfarten samt att broöppningar ska ske så ofta att kollektivtrafik och cyklisterna inte hindras (yrkande 2).

I motion 2014/15:2156 av Jörgen Hellman m.fl. (S) och motion 2014/15:2465 av Carina Ohlsson m.fl. (S) påpekas att Vänersjöfarten är viktig ur samhällsekonomisk-, miljöpolitisk- och regionalpolitisk synvinkel. Enligt motionärerna finns det stor kapacitet i vattenleden och hamnarna runt Vänern

att utnyttja. Många av de industrier som är lokaliserade runt Väneren finns där till följd av möjligheten att transportera gods. Trots att de totala godsvolymerna till och från Vänerområdet har ökat så har Vänersjöfartens godsvolym minskat sedan mitten av 1980-talet. Flera åtgärder återstår att vidta för att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten. Vänersjöfarten och hamnarna vid Göta älv måste utvecklas för att öka godsvolymerna för Vänersjöfarten, anger motionärerna och yrkar därför i båda motionerna att förutsättningarna för en utveckling av Vänersjöfarten ska studeras i infrastrukturplaneringen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla den rollfördelning inom planeringsprocessen som gällt alltsedan riksdagens beslut med anledning av 1993 års infrastrukturproposition (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Av detta följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Principen är att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Statens ansvar omfattar således sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov. Även planeringssystemet på transportområdet är upplagt enligt ovan beskrivna rollfördelning. Det är riksdagen som, på grundval av en proposition, ska fatta beslut om inriktningen av infrastrukturinvesteringarna. Härfter vidtar en andra fas, den s.k. åtgärdsplaneringen, som innebär ett omfattande arbete på såväl nationell som regional nivå. Det är regeringen som har att fastställa en nationell plan för transportsystemet samt ekonomiska ramar för länsplaner för regional infrastruktur för en viss angiven period. Riksdagen underrättas genom en skrivelse om regeringens fastställelsebeslut och bedömningar när det gäller åtgärderna.

Vilka åtgärder i den nationella planen som ska få genomföras är föremål för årliga beslut. Baserat på förslag från Trafikverket fattar regeringen ett beslut om vilka åtgärder som byggstartas de närmaste tre följande åren och ett beslut om vilka åtgärder som bör förberedas för byggstart de därpå följande tre åren. Riksdagens uppgift är således normalt inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt.

När det gäller behovet av att rusta upp befintliga kanaler och slussar i syfte att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten vill utskottet understryka att bedömningen och avvägningen mellan olika infrastrukturåtgärder, liksom analysen av den samhällsekonomiska effektiviteten i valet av infrastrukturåtgärder, är en viktig uppgift för Trafikverket.

Trafikverket har i den kapacitetsutredning som föregick framtagandet av den nuvarande nationella planen för transportsystemet 2014–2025 pekat på behovet av att utnyttja transportsystemet på ett smartare och effektivare sätt. I

utredningen framhålls att det finns potentialer att föra över delar av godstrafiken från landtransporter till sjöfart för att klara av de förväntade ökningarna av godstransporterna. Enligt Trafikverket behövs det effektiva landanslutningar och omlastningsmöjligheter för att åstadkomma detta.

När det gäller Göta älvbron anser utskottet att det är viktigt att säkerställa att det även efter byggandet av en ny bro finns goda förutsättningar att bedriva sjöfart både på Göta älv och på Vänern. Utskottet vill även påpeka att det för närvarande pågår en rättsprocess efter att mark- och miljödomstolens godkännande av Göteborgs kommuns ansökan om tillstånd överklagats. Enligt utskottets mening ska riksdagen inte föregripa en pågående domstolsprövning.

Mot bakgrund av det ovan anförda avstyrks motionerna 2014/15:1296 av Sten Bergheden (M), 2014/15:1659 av Stina Bergström (MP) yrkandena 1 och 2, 2014/15:2156 av Jörgen Hellman m.fl. (S) och 2014/15:2465 av Carina Ohlsson m.fl. (S).

Miljöfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag rörande miljöfrågor. Utskottet påpekar att sjöfartsnäringens internationella karaktär samt de långa sträckor som utsläpp i luften färdas innebär att miljöfrågorna kräver internationellt samarbete. Utskottet konstaterar vidare att ett brett arbete i miljöfrågor pågår på det nationella planet och att Sverige aktivt driver miljöfrågor på det internationella planet.

Bakgrund

Befintlig reglering

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller tillsammans med tillhörande förordning och föreskrifter ett stort antal bestämmelser som syftar till att driften och framförandet av fartyg ska ge så liten miljöpåverkan som möjligt. Detta uppnås, förutom genom bestämmelser om vad som är tillåtet i fråga om utsläpp, genom omfattande och mycket detaljerade tekniska bestämmelser om fartygs tekniska utrustning och konstruktion. Utöver de ovan nämnda kraven på fartygs konstruktion, utrustning och drift finns det omfattande regelverk för att säkerställa att alla fartyg har tillräcklig styrka, täthet, stabilitet och styrförmåga med hänsyn till användningen av fartyget. Dessa regler bygger på ett stort antal internationella konventioner, avtal och EU-rättsakter, varav den mest grundläggande är sjösäkerhetskonventionen (Solas).

Internationellt miljöarbete

IMO:s verksamhet består till en betydande del av sjösäkerhetsarbete, som i sin tur även syftar till ökat miljöskydd, och miljöskyddsarbete. För miljöskydd finns bl.a. Marpolkonventionen. Här finns bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade och hur transport av oljeprodukter och andra farliga kemikalier ska gå till. Verksamheten i EU har bl.a. handlat om att ta fram olika s.k. sjösäkerhetspaket, men det finns också en rad rättsakter inom miljöområdet som mer eller mindre berör sjöfarten, exempelvis beträffande utsläppen av svaveloxider, vilket redovisas utförligt i avsnittet Förutsättningar för svensk sjöfart. År 2005 pekades Östersjön ut av IMO som ett känsligt havsområde. Inom den närmaste framtiden kommer sjöfartsnäringen i området att omfattas av ett flertal nya bestämmelser såsom reglering av kväveoxidutsläpp i Östersjön, införlivandet av Barlastvattenkonventionen och förbud mot utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg i Östersjön.

Sverige deltar aktivt i IMO:s, EU:s och Helcoms miljöarbete. Inom IMO pågår ett arbete med att minska kväveoxidutsläppen. Kraven på maximalt tillåtna utsläpp kommer att skärpas globalt i två steg. För områden som utsetts som kontrollområden för utsläpp av kväveoxider (s.k. NECA-områden) skärps kraven ytterligare i ett tredje steg. Det tredje steget omfattar bara fartyg byggda fr.o.m. 2016. Reduktionen av utsläpp av kväveoxider uppnås genom installation av särskild teknik ombord på fartygen. Regeringen har under sitt arbete i Helcom lett arbetet med att färdigställa en ansökan till IMO om att Östersjön ska förklaras vara kontrollområde för kväveoxider. Kommissionen föreslår i dokument KOM(2013) 300 att unionen bör stödja denna ansökan. För närvarande har förhandlingarna rörande ansökan avbrutits.

Regeringen har genom Sjöfartsverket tagit initiativ till ett EU-projekt inom ramen för EU:s Östersjöstrategi med namnet Mona Lisa. Projektet finansieras till hälften av programmet för TEN-T och syftar till att belysa förutsättningarna för en proaktiv ruttplanering, kvalitetssäkring och modernisering av sjöfartsinfrastrukturen inom det sjögeografiska området. Projektet Mona Lisa 2.0 pågår t.o.m. år 2015.

Motionerna

Thomas Finnborg m.fl. (M) pekar i motion 2014/15:2154 på att det finns en omfattande fartygstrafik i Öresund. Det finns ingen garanti för att en större olycka inte ska inträffa. Möjligheterna att säkra fartygstrafiken i sundet är begränsade eftersom passagen regleras genom en traktat från 1857 med flera länder som parter. Fartygstrafiken har förändrats betydligt sedan ingåendet av traktaten. I traktaten stipuleras bl.a. att man inte får kräva lotsplikt i Öresund. Motionärerna yrkar att Sverige ska inleda ett arbete för att få till stånd en tilläggstraktat som möjliggör en bättre riskhantering vad avser miljö och hälsa än vad som var aktuellt när traktaten skrevs (yrkande 1). Vidare yrkas att ett certifieringskrav ska införas där rederier förbinder sig att inhämta lotsassistans

för fartyg som bär olje-, gas-, eller kemiprodukter genom Öresund (yrkande 2).

I motion 2014/15:2561 påpekar Gustaf Hoffstedt (M) att Östersjön är en viktig transportled och att fartygstrafiken är intensiv och förväntas öka. Varje dygn är ca 2 000 fartyg och fiskebåtar i rörelse i Östersjön. Även om fartygs-transporter är bra ur ett klimatperspektiv är dock utsläpp av svaveloxider, kväveoxider och olja ett stort miljöproblem. Motionären påminner om att utsläpp av olja från fartyg är förbjudet i Östersjön men att Kustbevakningen mellan 2005 och 2009 registrerade 1 510 oljeutsläpp i svenska vatten. Oljeutsläppen kan vara större från bl.a. olyckor eller mindre – vilket är vanligast – från t.ex. maskinrum. Även små utsläpp kan dock ha allvarliga konsekvenser om de sker i känsliga områden. Motionären yrkar därför att de mest trafikerade fartygsrutterna ska ledas bort från Östersjöns mest känsliga områden.

Lena Ek (C) anför i motion 2014/15:2541 att ett aktivt arbete för minskade utsläpp har bedrivits de senaste åren men att det krävs ytterligare insatser. Utsläppen från sjöfarten behöver minska. Enligt motionären är internationellt samarbete ett viktigt verktyg. Motionären anser att alla transporter ska stå för den fulla kostnaden av sin miljöpåverkan och att användandet av förnybara drivmedel behöver öka kraftigt också inom sjöfarten. Därför yrkar motionären att regeringen inom EU ska arbeta för att sjöfarten ska inkluderas i handelssystemet med utsläppsrätter (yrkande 6).

Utskottets ställningstagande

Sverige ska ha en kvalitetsjöfart som tar ansvar för miljön. Utskottet konstaterar att Sverige ligger i framkant när det gäller miljöförbättringar och ser att den höga miljöprofilen kan utgöra ett gott varumärke för den svenska sjöfarten och stärka dess konkurrenskraft. Utskottet konstaterar samtidigt att sjöfartens utsläpp till luft påverkar möjligheterna att nå flera av de nationella miljökvalitetsmålen som riksdagen antagit, i första hand Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning samt Hav i balans och Levande kust och skärgård.

Sjöfartsnäringens internationella karaktär tillsammans med det faktum att de flesta ämnen som släpps ut i luften transporteras långa sträckor gör att nationella åtgärder inte räcker. Internationella beslut är därför avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten. Sverige är av tradition ett föregångsland på miljöområdet, och utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor för att inom ramen för det internationella samarbetet fortsätta förbättra såväl havs- som landmiljöer.

En angelägen fråga för den svenska sjöfartens konkurrenskraft är att det måste finnas ett fungerande sanktionssystem för att säkra efterlevnaden av de skärpta svavelreglerna. Enligt utskottets mening är det viktigt att alla fartyg som trafikerar SECA-området efterlever de nya – och kostsammare – kraven. Detta är en förutsättning för en rättvis konkurrens inom sjöfartsnäringen.

En viktig del av arbetet med en miljövänlig sjöfart står forskningen för. Sverige ligger långt fram inom forskningsområden som miljöteknik, och det är tydligt att fokus inom svensk forskning ligger på framtidens drivmedel, energieffektivitet, barlastvattenhantering samt åtgärder för att minska utsläpp av luftföroreningar och klimatpåverkan. Det är angeläget att kunna behålla denna tätposition. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket har avsatt resurser till sjöfartsforskning.

Det är enligt utskottets mening en viktig princip att varje trafikslag på sikt ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader vari ingår miljömässiga kostnader. Utskottet hyser förhoppningen att dessa kostnader i framtiden kommer att placeras inom den sektor som orsakar dem.

I dag transporteras inom Östersjöområdet nästan dubbelt så mycket olja som för tio år sedan, och ökningen förväntas fortsätta. Transporterna sker med allt större fartyg, navigationsförhållandena är på vissa platser svåra för större fartyg och besvärliga isförhållanden kan råda vintertid. Trafikövervakning och trafikreglering syftar till syfte att öka sjötrafiksäkerheten och förhindra att miljöföroreningar. Även sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp i områden med tät trafik eller som är särskilt riskfyllda. En av förhoppningarna med projektet Mona Lisa är att det kan bidra till att minimera riskerna för grundstötning och förbättra färdplanerna för varje enskild transport.

Med anledning av de motionsyrkanden som rör fartygstrafiken i Öresund vill utskottet peka på att Öresundstraktaten från 1857 är central för frågan om passage genom sundet. Passagen genom Stora Bält och Öresund ska ske i enlighet med de traditionella reglerna om ”oskadlig genomfart”. Syftet med traktaten är säkerhetspolitiskt, och innebörden är att passagen ska vara fri och att Danmark inte har rätt att reglera eller ta betalt för fartygspassager. Traktaten är sluten mellan Danmark å ena sidan och alla andra statsparter å den andra. Traktaten är mycket betydelsefull för Sverige och Danmark. Sverige och Danmark deklarerade i samband med tillträdet till 1982 års havsrättskonvention tydligt att Öresundspassagen regleras genom Öresundstraktaten. Utskottet har erfarenhet att om traktaten skulle omförhandlas riskerar det säkerhetspolitiska arrangemang som det står för att brytas. Dessutom finns risker för att nya, säkerhetspolitiskt negativa, aspekter kan uppstå. Utskottet ser däremot positivt på ett ökat samarbete i miljö- och sjöfartssäkerhetsfrågor och noterar bl.a. att Nordiska rådet rekommenderar Sverige och Danmark att utreda möjligheten till bilaterala överenskommelser för främjande av miljö- och sjösäkerheten i Öresund. Utskottet påminner i detta sammanhang om det omfattande internationella arbete runt miljö- och sjösäkerhetsfrågor som bedrivs i internationella forum.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att ett brett arbete i miljöfrågor pågår såväl nationellt som inom olika former av mellanstatliga forum och att Sverige aktivt driver miljöfrågor på ett internationellt plan. Motionsförslagen kan förväntas bli tillgodosedda genom detta arbete. Därför avstyrks motionerna 2014/15:2154 av Thomas Finnborg m.fl. (M), yrkandena 1 och 2,

2014/15:2561 av Gustaf Hoffstedt (M) och 2014/15:2541 av Lena Ek (C) yrkande 6.

Lotsplikt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att avreglera marknaden för lotsar. Utskottet påpekar att intresset för en öppning av dagens monopolsituation för lotsning är svagt och konstaterar att andra åtgärder för att stärka såväl sjöfarten som besöksnäringen är mer angelägna.

Motionen

I motion 2014/15:2227 anför Jan R Anderson och Finn Bengtsson (båda M) att turism och kryssningstrafik har stor betydelse som inkomstkälla för hamnar och kommuner. Brist på lotsar orsakar problem, och ofta tvingas planerade hamn- och stadsbesök ställas in p.g.a. detta. Eftersom kryssningsverksamhet är en utpräglad säsongsnäring är det svårt att tillhandahålla tillräckligt många lotsar under högsäsong. Enligt motionärerna kan Sjöfartsverket inte garantera någon lösning. Detta kan leda till att resebolag och rederier väljer bort Sverige som besöksland. Motionären yrkar att marknaden för lotsar ska avregleras och att Sjöfartsverket ska få i uppdrag att inför regeringen redovisa hur en sådan avveckling kan genomföras på bästa sätt.

Utskottets ställningstagande

Kryssningstrafik är av betydelse för besöksnäringen, och det är viktigt att det finns tillgång till lotsning under hela året. Utskottet kan konstatera att betänkandet *Styra rätt!* (SOU 2008:53) föreslog bl.a. ett antal förändringar i regelverket för lotsning samt att marknaden för lotstransporter skulle öppnas stegvis genom att Sjöfartsverket upphandlade tjänsten och att verket skulle avveckla delar av sin egen verksamhet i takt med att marknaden utvecklades. Enligt förslaget skulle hamninnehavare kunna bedriva lotsning genom att efter överenskommelse med Sjöfartsverket överta lotsningsverksamhet. Alliansregeringen påpekade i dokumentet *Svensk sjöfartsnäring – handlingsplan för ökad konkurrenskraft* att det nuvarande regelverket innebär att vissa riskmoment inte omfattas av skyldigheten att anlita lots samtidigt som det ur ett sjösäkerhetsperspektiv är tveksamt att motivera lots i andra situationer. Farvattens svårighetsgrad varierar också bl.a. på grund av trafiktätheten, farledens utmärkning och kvaliteten på sjömätningar.

Utskottet kan emellertid konstatera att det under beredningen av betänkandet *Styra rätt!* framkom att intresset för en öppning av dagens monopolsituation för lotsning är svagt. Därmed kan utskottet konstatera att andra åtgärder för att stärka såväl sjöfarten som besöksnäringen är mer angelägna.

Med anledning av det anförda avstyrker utskottet motion 2014/15:2227 av Jan R Anderson och Finn Bengtsson (båda M).

Fartområdesindelning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att se över fartområdesindelningen av den svenska skärgården. Utskottet påpekar att Sverige har valt att definiera ett inomskärsområde, fartområde E, vilket har varit mer fördelaktigt för den typ av fartyg som går närmast land.

Bakgrund

Fartområdesindelningen utgår från direktiv 98/18/EG (nuvarande 2009/45/EG) som Sverige genomförde 2002, vilket medförde en europeisk harmonisering av fartområdesindelningarna. Direktivet, som delar upp kuster i zonerna A–E, har införts genom fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Beroende på i vilken zon ett fartyg ska framföras ställs olika krav på fartygets konstruktion, byggnad och utrustning samt behörighet för den som framför fartyget. Samtliga länder inom EU som antagit detta direktiv har samma indelning i sina skärgårdsområden, bortsett från att Sverige införde ett extra fartområde, fartområde E, för att möjliggöra mindre stränga krav för skärgårdstrafiken.

Motionen

I motion 2014/15:562 anför Per Lodenius (C) att skärpta sjösäkerhetskrav inomskärs inte är angeläget i Sverige eftersom olyckor i kommersiell trafik i skärgården är extremt ovanliga. Motionären framhåller att trots den obetydliga olycksrisken har reglerna skärpts vid genomförandet av EU:s sjöfartsregler om zonindelning. Finland har satt gränsen för yttre och inre vatten utanför skärgården. Det har inte Sverige gjort, vilket motionären anger innebär stora svårigheter för bl.a. värdshusägare som hämtat sina gäster med båt, tillsyningsmän och naturvårdare. Med anledning av detta yrkar motionären att regeringen ska se över möjligheterna att göra om zonindelningen av Sveriges kust så att hela skärgården ryms inom zon E och D.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Sverige vid genomförandet av direktiv 98/18/EG (nuvarande 2009/45/EG) till skillnad från t.ex. Finland, valde att definiera ett inomskärsområde, fartområde E, vilket har varit mer fördelaktigt för denna typ av fartyg som annars hade fått en högre kravbild. Det är möjligt att D-linjen går utanför den finska skärgården, men det innebär samtidigt att Finland ställer

kraven som gäller för fartområde D hela vägen in till strandlinjen, medan Sverige genom att införa fartområde E medgett en lägre kravnivå för de fartyg som går längst in mot land.

Utskottet finner därför skäl att avstyrka motion 2014/15:562 av Per Lodenius (C).

M/S Estonia

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att tillåta vissa dykningar vid M/S Estonia. Utskottet framhåller att skyddet för gravfriden ytterst handlar om respekt för offren och deras anhöriga.

Bakgrund

Den 28 september 1994 förliste färjan Estonia efter att fartygets bogvisir lossnat i hårt väder på öppet hav under färd från Tallinn till Stockholm. Ombord fanns 989 personer varav 852 förolyckades.

Den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen (JAIC) lämnade en slutrapport i december 1997. Rapporten drog slutsatsen att bogvisirets låsanordningar och gångjärn brast till följd av belastningarna av ett eller två vågslag mot visiret. Låsanordningarna skulle ha behövt vara flera gånger starkare för att ge en rimlig säkerhetsmarginal. Kommissionen fann att ingen av parterna (varvet, klassningssällskapet, sjöfartsmyndigheterna) betraktat visirets fästen och lås som vitala för fartygets säkerhet. Rutinerna verkar dock ha varit liknande vid andra nybyggen i Östersjöområdet under tiden för bygget. JAIC:s slutrapport väckte en hel del reaktioner. Alla höll inte med om slutsatserna. Anhörigorganisationer kritiserade rapporten som också fick kritik från sjöfartsorganisationer och ett antal utomstående personer. Bland annat kritiserades JAIC för att man inte kunde förklara varför M/S Estonia sjönk så snabbt. Det normala hade varit att båten hållit sig flytande ganska länge, liggande upp och ner. Frågan om en ny, oberoende haveriutredning har tagits upp många gånger av anhörigorganisationer, intresseorganisationer, enskilda personer och riksdagsledamöter från alla partier. Regeringarna i Estland, Finland och Sverige har sagt nej till en ny, oberoende haveriutredning.

Regeringen gav den 17 mars 2005 Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att beställa ett forskningsprojekt som gällde en studie av sjunkförloppet i samband med M/S Estonias förlisning. Studierna bekräftar i stort de tidigare kända teorier som framförts av JAIC.

För att skydda M/S Estonia från plundring m.m. enades regeringarna i Estland, Finland och Sverige om att göra det olagligt att dyka vid vraket. De tre länderna införde gemensamt en särskild lag om gravfrid som trädde i kraft den 1 juli 1995. Eftersom Estonia ligger på internationellt vatten gäller lagen endast för medborgarna i de länder som anslutit sig till gravfridsavtalet. För att ge

vraket ett meningsfullt skydd har ett omfattande arbete lagts ned på att få fler länder att ansluta sig till gravfridsavtalet. Den 31 december 2008 hade Lettland, Litauen, Polen, Danmark och Ryssland anslutit sig. Det betyder att alla länder runt Östersjön utom Tyskland har anslutit sig till avtalet om gravfrid. Även andra länder som exempelvis Storbritannien har skrivit på avtalet om gravfrid vid Estonias vrak. Haveriplatsen har också varit under kontinuerlig bevakning. Under de första åren låg en svensk isbrytare vid platsen. Senare infördes elektronisk övervakning som sköts av den finska kustbevakningen.

Lagen (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia reglerar skyddet av vraket i nationell lagstiftning.

Motionen

I motion 2014/15:1036 påminner Jonas Millard (SD) om en av vår tids största fartygskatastrofer – förlisningen av Estonia. Ett flertal personer ifrågasätter Haveriutredningens slutsats om olycksorsaken. Olycksorsaken bekräftades i stort av en studie gjord av Vinnova. Den sistnämnda studien uteslöt emellertid fullständigt andra, mer spektakulära olycksorsaker. Därför har det höjts röster för att tillåta dykningar vid Estonia i syfte att kunna utesluta andra orsaker till förlisningen. Motionären framhåller att anhörigas oro ökar av att olycksorsaken är föremål för vidlyftiga spekulationer och efterlyser information för att eliminera många av de konspirationsteorier som förekommer. I motionen yrkas därför att dykningar i syfte att ta reda på mer om förlisningen ska tillåtas vid M/S Estonia.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill peka på att två studier av fartygets sjunkförlopp har genomförts som i allt väsentligt bekräftar det händelseförlopp som enligt den internationella haverikommissionen (JAIC) orsakade M/S Estonias förlisning. Därmed finns tre oberoende utredningar som huvudsakligen ger samma bild av olyckans förlopp. De ytterligare kunskaper kring sjunkförloppet som eventuellt skulle kunna nås om delar av vraket hämtades upp och nya dykningar genomfördes måste vägas mot gravfriden vid vraket. Gravfriden vid Estonia är skyddad i svensk strafflagstiftning efter en överenskommelse med Finland och Estland som har motsvarande regler för gravfriden. Även andra länder har antagit bestämmelser kring gravfriden vid Estonia. Enligt utskottet handlar skyddet för gravfriden ytterst om respekt för offren och deras anhöriga.

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet motion 2014/15:1036 av Jonas Millard (SD).

Båtregister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om införande av fritidsbåtsregister. Utskottet anger att fördelarna med ett register för fritidsbåtar inte är tillräckligt stora och pekar på de initiativ som tas av privata aktörer och intresseorganisationer för att finna konstruktiva lösningar på problemet med övergivna båtvrak.

Bakgrund

Utredning av Naturvårdsverket

Alliansregeringen gav i december 2009 (dnr M2009/4750/A m.fl.) Naturvårdsverket i uppdrag att föreslå ett system för omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar samt, utifrån Statskontorets förslag i rapporten Vrak och ägarlösa båtar (2008:6), föreslå ett system för att spåra ägare samt forsla bort och eventuellt skrota övergivna nedskräpande fritidsbåtar. Naturvårdsverket presenterade sedermera i juni 2011 rapporten Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar (NV-01515-10). I rapporten lämnas bl.a. förslag om att införa ett producentansvarssystem för fritidsbåtar och om ett obligatoriskt fritidsbåtsregister för alla fritidsbåtar som inte är registrerade i något annat register med motsvarande spåringsmöjligheter och om att ändra reglerna för att ge kommunerna bättre möjligheter att omhänderta fartygsvrak.

Motionen

I motion 2014/15:1166 framför Hans Ekström (S) att nedskräpande båtar som ingen gör anspråk på utgör ett hinder och en fara för sjöfarten. Dessutom kan de skada miljön. Enligt motionären skulle ett båtregister underlätta att utkräva ägaransvar eftersom det skulle bli lättare att spåra båtens ägare. Därför yrkas i yrkande 2 i motionen att regeringen ska överväga införandet av ett båtregister.

Utskottets ställningstagande

Frågan om införande av fritidsbåtsregister har behandlats flera gånger av riksdagen under ett stort antal år. Ett införande av fritidsbåtsregister skulle kunna innebära fördelar när det gäller sjösäkerhet och ordningsfrågor. Övergivna båtvrak är nämligen ett problem som växer i omfattning. Ofta är det markägaren som får bekosta bortforsling av vrak där ägaren inte går att spåra. Att plast- och träbåtar blir liggande i naturen under lång tid kan ge allvarliga negativa miljökonsekvenser. Om båten innehåller olja eller bensin kan detta läcka ut i naturen och plast är inte nedbrytbart i naturen. Många båtar innehåller också

giftiga ämnen som kan spridas i markerna. Båtarna förfular också miljön och kan på olika sätt innebära risker för människor.

Utskottet kan emellertid samtidigt konstatera att fördelarna med ett register för fritidsbåtar inte är tillräckligt stora. Sjöfartsverket har redan 2003 utrett frågan om ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister. Remissinstanserna var överlag kritiska till Sjöfartsverkets rapport. Enligt utskottets mening är det inte klarlagt att kostnaderna med införandet och upprätthållandet av ett register överväger nyttan med det, och mot denna bakgrund anser utskottet att det för närvarande inte är motiverat med ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister.

Utskottet ser emellertid att andra angelägna åtgärder kan vidtas för att minska problemet med nedskräpning på grund av övergivna och uttjänta båtar. En laglig förbättring av möjligheterna att flytta båtar skulle kunna utgöra en sådan delåtgärd. Utskottet förutsätter därför att regeringen kommer att arbeta för att via lagstiftningen underlätta för flyttning av uttjänta och övergivna båtar. I sammanhanget vill utskottet också påminna om att riksdagen nyligen har behandlat frågan om uttjänta fritidsbåtar (bet. 2014/15: MJU8, rskr. 2014/15:131). Riksdagen avslög motionsförslag om omhändertagande av övergivna båtar med hänsyn till pågående arbete inom Regeringskansliet (Miljö- och energidepartementet).

Utskottet vill i sammanhanget särskilt lyfta fram de initiativ som tas av privata aktörer och intresseorganisationer, t.ex. Svenska Båtunionen och föreningen Håll Sverige Rent, för att finna konstruktiva lösningar på problemet med övergivna båtvrak. Båtskrotar bedriver dessutom ett engagerat arbete för att minska antalet övergivna båtar, bl.a. genom att initiera ett projekt i syfte att etablera ett nationellt system för återvinning av fritidsbåtar. Utskottet anser det angeläget att finna välfungerande och kostnadseffektiva lösningar där de problem som finns åtgärdas utan att fritidsbåtsägare drabbas av onödiga kostnader och betungande byråkrati.

Med hänsyn till detta avstyrker utskottet motion 2014/15:1166 av Hans Ekström (S) yrkande 2.

Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter bör införas och bifaller därmed motionsyrkanden om detta. Utskottet framhåller att förarbeviset bör fokusera på att den som framför vattenskotern kan göra detta på ett säkert och tryggt sätt, för såväl föraren själv som för de personer och det djurliv som vistas i närheten samt är inriktat på att ha förståelse för hastigheter och sjövätt. Riksdagen avslår vidare ett motionsyrkande om krav på flytväst. Utskottet anger att införande av eventuella krav på flytväst måste föregås av en noggrann analys av den föreslagna åtgärdens lämplighet.

Bakgrund

Målet för säkerhet inom sjötransportområdet

Målet för säkerhet inom sjötransportområdet är preciserat i form av etappmålet att antalet omkomna fortlöpande ska minska och antalet allvarligt skadade ska halveras mellan 2007 och 2020 (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

Transportstyrelsens arbete med sjösäkerhet

Den tidigare sjöfartsinspektionen, som ingick som en avdelning i Sjöfartsverket och vars verksamhet sedan den 1 januari 2009 ingår i Transportstyrelsen, var i huvudsak inriktad på handelssjöfarten. Transportstyrelsen har ett tydligare ansvar för båtlivet, dvs. för att bevaka även frågor som rör fritidsbåtar och trafiken med dessa. Ett exempel är den båtlivsundersökning från 2010 vars resultat utgör en utgångspunkt för myndighetens fortsatta arbete inom området.

Alliansregeringen gav 2011 Transportstyrelsen i uppdrag att tillsammans med de berörda myndigheterna och organisationerna ta fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade ska kunna minska i enlighet med regeringens mål för säkerhet inom fritidsbåttrafiken. Uppdraget redovisades för Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 29 februari 2012 i rapporten Strategi säkrare båtliv 2020. Myndigheten konstaterar i rapporten att antalet dödsolyckor inom fritidsbåtlivet har minskat kraftigt sedan 1970 talet, men att den nedåtgående trenden har planat ut under det senaste decenniet. Enligt Transportstyrelsens mening är det dock inte utrett vilka faktorer som har spelat störst roll när det gäller den nedåtgående trenden; myndigheten pekar på att det saknas statistiska data på området. Transportstyrelsen och de myndigheter och organisationer som har bidragit till strategin har enats om att åstadkomma en enad och samlad satsning på ökad säkerhet. I denna satsning ingår att utreda

och analysera olyckor och incidenter, att sammanställa en mer detaljerad och omfattande statistik än den som finns i dag och att utifrån analysresultaten sätta in lämpliga säkerhetshöjande åtgärder.

Transportstyrelsen rekommenderar också regeringen att på sikt ta initiativ till en utredning om var det är mest samhällsekonomiskt effektivt att lägga resurser för att minska antalet dödade och skadade inom transportsektorn. Det understryks samtidigt att en förutsättning för en sådan utredning är att det finns en bättre förståelse för orsakssambanden inom fritidsbåtolyckorna.

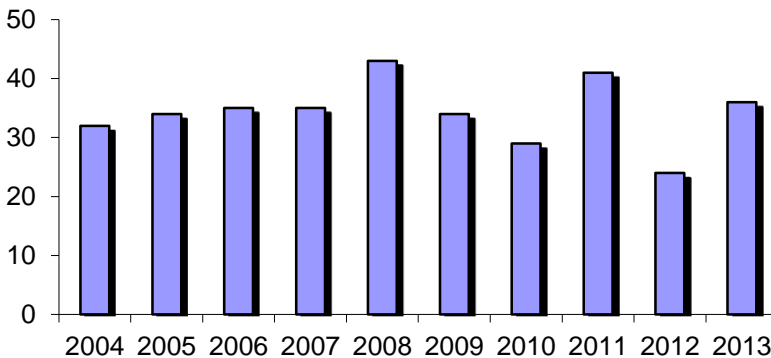
Sjösäkerhetsrådet

Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan myndigheter som sysslar med sjösäkerhet, försäkringsbranschen samt fritidsbåtlivet och sportdykningens organisationer. Sjösäkerhetsrådets främsta uppgift är att genom påverkan av beteenden och attityder inom båtlivet förbättra sjösäkerheten och informera om hur sjöolyckor kan och ska undvikas. Målsättningen är att antalet allvarliga olyckor och förolyckade kontinuerligt ska minska. Informationsarbetet förutsätter att rådet bevakar olycksstatistiken för fritidsbåtlivet och verkar för att vissa olyckor med fritidsbåtar blir utredda. De erfarenheter som dras av dessa verksamheter i kombination med de kunskaper som finns representerade inom Sjösäkerhetsrådet ska föras vidare.

Omkomna inom fritidsbåtlivet

Under perioden januari–augusti 2014 omkom 36 personer inom fritidsbåtlivet. Det sammanlagda antalet olyckor var 31. Fem av de omkomna var kvinnor. Majoriteten av dödsfallen skedde på grund av drunkning. Fjorton av de omkomna var ensamma i båten. Äldre personer över 40 år dominerar bland olycksfallen. Minst fem personer hade flytväst på sig. Två av olyckorna kan relateras till mycket hög fart. Av de omkomna var tolv personer sysselsatta med fiske. I flera fall har konstaterats höga promillehalter av alkohol.

Under tidigare år har olycksstatistiken rörande omkomna sett ut som följer:



Motionerna

I motion 2014/15:493 konstaterar Hans Hoff (S) att vattenskotrar blir allt vanligare. De har starka motorer och kan köras i höga hastigheter på grunt vatten. Antalet olyckor och tillbud har ökat, anför motionären. Vattenskotrar stör dessutom människor och miljö genom buller och utsläpp. Det påpekas i motionen att inget förarbevis krävs, och ingen åldersgräns finns, för att få köra vattenskotter. Motionären yrkar därför att krav på förarbevis och åldersgräns för att få framföra vattenskotter ska införas.

Även Roland Utbult (KD) framför i motion 2014/15:1525 att antalet vattenskottrar ökar i antal och att dessa kan framföras av vem som helst. Varje sommar sker allvarliga tillbud där vattenskottrar är inblandade. Enligt motionären bör det ställas krav på att den som framför en vattenskotter vet vilka regler som gäller på sjön. Med anledning av detta yrkar motionären att krav på förarbevis ska införas för vattenskotter (yrkande 1) och att en åldersgräns ska införas för framförande av vattenskotter (yrkande 2).

I motion 2014/15:1836 påpekar Thomas Finnborg (M) att 36 personer omkom i fritidsbåtsolyckor 2013. Enligt motionären hade hälften kunnat överleva om de hade använt flytväst. Ett fall överbord sker ofta oväntat, och om personen som ramplar slår i något i fallet finns risk att denne svimmar. Motionären påminner om att den vanligaste typen av olycka är en ensam äldre man som t.ex. fiskar i en liten sjö i lugnt väder. För denna person förbättras överlevnadschanserna drastiskt med flytväst. Motionären yrkar därför att krav ska införas på att tillräckligt med flytvästar alltid ska finnas ombord för att räcka till alla passagerare samt att barn under 15 år alltid ska bära flytväst när de befinner sig på en fritidsbåt.

Utskottets ställningstagande

Inledande synpunkter

Utskottet fäster stor vikt vid frågor om sjösäkerhet och vill understryka det angelägna i att det transportpolitiska målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt nås och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte.

Det är ovanligt att unga personer omkommer i fritidsbåtsolyckor. Vidare är det ovanligt att snabba båtar och vattenskottrar är inblandade i dödsolyckor (2014 härleddes två olyckor till hög fart och en av dessa var en vattenskotterolycka). Den vanligaste typen av olycka innefattar en man som är över 60 år och som omkommer ensam i en mindre båt, ofta roddbåt. I ett flertal fall har personen ägnat sig åt fiske.

Utskottet anser att införande av eventuella nya krav måste föregås av en noggrann analys i syfte att säkerställa de vidtagna åtgärdernas lämplighet. Enligt utskottets mening behövs det, som Transportstyrelsen föreslår i rapporten Strategi säkrare båtliv 2020, en enad och samlad satsning på ökad säkerhet. Det behövs dock mer kunskap för att utreda vilka satsningar som leder till en

förbättrad säkerhet, och det är viktigt att orsakssambanden inom fritidsbåtso-lyckorna klarläggs. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att arbetet med dessa frågor aktivt pågår hos ansvariga myndigheter. Det är inte ovanligt att alkohol är inblandat i de olyckor med fritidsbåtar som har dödlig utgång. Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att regeringen 2010 skärpte bestämmelserna mot sjöfylleri, vilket har lett till att antalet personer som grips för sjöfylleri sjunkit avsevärt.

Förarbevis och åldersgräns för vattenskoter

Enligt utskottets mening kan vattenskotrar orsaka ett flertal problem. De har starka motorer och kan köras i höga hastigheter på grunt vatten. Därtill kommer störningar och buller som bl.a. riskerar att påverka fågellivet i känsliga områden.

I nuläget krävs inget förarbevis eller åldersgräns för att få köra vattenskotter. Enligt utskottets mening är det angeläget att det så snart som möjligt införs krav på förarbevis. Detta förarbevis bör fokusera på att den som framför vattenskotern kan göra detta på ett säkert och tryggt sätt, för såväl föraren själv som för de personer och det djurliv som vistas i närheten, samt är inriktat på att ha förståelse för hastigheter och sjövätt.

Utskottet är medvetet om att gränsdragningsproblematiken gentemot andra vattenfordon innebär vissa utmaningar när det gäller att lagstifta om krav på åldersgräns och förarbevis för vattenskotter men hyser stort förtroende för att regeringen kommer att finna lämpliga lagstiftningslösningar.

Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att förarbevis och åldersgräns bör införas för vattenskotter. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2014/15:493 av Hans Hoff (S) och 2014/15:1525 av Roland Utbult (KD) yrkandena 1 och 2.

Krav på flytväst inom fritidsbåtslivet

Utskottet kan konstatera att av de 36 personer som omkom inom fritidsbåtslivet 2014 saknade flertalet flytväst. Samtidigt kan konstateras att den vanligaste olyckan sker på lugnt vatten i en mindre båt – inte sällan roddbåt. Personen som omkommer är ofta ensam i båten och är många gånger påverkad av alkohol.

Enligt utskottets mening är det viktigt att grundligt utreda vilka behov av åtgärder som finns och vilka strategier som är lämpligast för förbättra sjösäkerheten utan att man skapar onödiga och kostsamma regleringar som innebär hinder inom fritidsbåtslivet.

Utskottet utesluter inte att krav på flytväst skulle kunna öka sjösäkerheten. Att införa krav utan att ha säkerställt att dessa skulle leda till att olyckor kan undvikas eller lindras innebär dock enligt utskottets mening att man inför en betungande börda för fritidsbåtslivet utan att med säkerhet generera positiva effekter i form av ökad säkerhet. Exempelvis skulle ett krav på att inneha flytväst i fritidsbåtar inte nödvändigtvis innebära att de som riskerar att omkomma

i drunkningsolyckor kommer att använda dessa. Utskottet är däremot av åsikten att informationsinsatser för att förmå bl.a. fritidsfiskare att bli medvetna om riskerna och i större utsträckning använda flytvästar är mycket angelägna.

Med anledning av det anförda avstyrker utskottet motion 2014/15:1836 av Thomas Finnborg (M).

Köer för båtplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande som rör köer för båtplats. Utskottet påpekar att med hänsyn till det kommunala självstyret åligger det inte riksdagen att besluta om frågorna som tas upp i motionen.

Jämför reservation 3 (SD).

Motionen

I motion 2014/15:58 anför Jimmy Ståhl (SD) att intresset för fritidsbåtlivet är mycket stort i Sverige. Kötiderna för att få en båtplats varierar stort över landet. Det är inte ovanligt att behöva vänta i tio år för båtplats. I Göteborg kostar det 300 kronor per år att stå i kö för båtplats. Enligt motionären bör kommuner med långa kötider bygga isättningsramper samt upplåta parkeringar för bil med släp. På det sättet skulle många få möjlighet att komma ut med sin båt på dagsturer och kommunerna skulle få inkomster för bompeng vid isättning av båtarna. Motionären yrkar därför att kommuner ska uppmuntras att bygga isättningsramper och upplåta parkeringar för bil med släp.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att köerna till båtplatser är långa i många kommuner. Detta har delvis sin grund i att många personer står i kö till båtplats utan att sedan utnyttja ett erbjudande om båtplats. Kostnaden för en båtplats är i allmänhet låg – några tusen kronor per år.

För Sverige som har en lång kuststräcka och många sjöar är fritidsbåtlivet en angelägenhet för en stor del av befolkningen. Utskottet anser det angeläget att fritidsbåtlivet görs tillgängligt för så många som möjligt. En viktig del av tillgänglighet till fritidsbåtlivet är tillgång till båtplats.

Samtidigt kan utskottet konstatera att de åtgärder som föreslås i motionen faller inom den kommunala kompetensen. Enligt utskottets mening är det, med hänsyn till det kommunala självstyret, inte frågor som det åligger riksdagen att besluta om, varför motion 2014/15:58 av Jimmy Ståhl (SD) avstyrks.

Reservationer

1. Förutsättningar för svensk sjöfart, punkt 2 (SD)

Tony Wiklander (SD) och Nina Kain (SD)

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2014/15:2110 av Tony Wiklander (SD) och avslår motionerna 2014/15:563 av Ola Johansson och Anders Åkesson (C) yrkande 1 och 2014/15:2137 av Per Klarberg m.fl. (SD).

Ställningstagande

Sverige är en glest befolkad nation vars ekonomi är starkt exportberoende. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, transporteras sjövägen, vilket innebär ca 180 miljoner ton transporterat gods. En stor majoritet av EU:s länder har inga statliga farledsavgifter. Den nuvarande svenska farledsavgiften utgör därför en konkurrensnackdel för handelssjöfart till och från Sverige och inverkar menligt på miljön i och med att incitamenten att frakta gods till sjöss minskar. Vi anser att det bör utredas hur den ska kunna avskaffas. Enligt vår mening skulle ett avskaffande av farledsavgiften innebära en viss kompensation för de kostnader som uppstår i och med de skärpta svavelreglerna. Som en nordisk jämförelse kan nämnas att Finland kommer att halvera sina farledsavgifter under en treårsperiod för att kompensera för de nya svavelkraven.

Vi anser vidare att utredningen även bör undersöka ett alternativ till hur kostnaden för isbrytningen kan överföras till det allmänna. Isbrytningen finansieras idag genom farledsavgiften. Att hålla vattenvägarna isfria kan, enligt vår mening, närmast jämföras med att snöploga landvägar vintertid. Det är viktigt att hela landet kan transportera in och ut sitt gods. Finansiering av isbrytningen genom skattemedel kan även liknas vid en regionalpolitisk åtgärd som skulle öka möjligheterna till sysselsättning längs Norrlandskusten och i Norrlands inland.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

2. Inre vattenvägar, punkt 3 (M, C, FP, KD)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Robert Halef (KD), Erik Ottoson (M), Lars Tysklind (FP) och Gunnar Hedberg (M)

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:3 av Lars Tysklind och Nina Lundström (FP) yrkandena 1–3 samt avslår motion

2014/15:302 av Cecilia Widegren (M).

Ställningstagande

För att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser även i fortsättningen minskas radikalt. I det sammanhanget är minskade utsläpp från transportsystemet avgörande. Sjötransporter, inte minst på våra sjöar och kanaler, utgör ur detta perspektiv ett viktigt alternativ. Vidare är ur energisynpunkt det bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten och via järnväg.

Enligt vår mening har Sverige goda möjligheter att utveckla sjöfarten såväl inrikes som i Sveriges närområde. Att föra över gods från väg till vatten ligger i linje med dagens arbetssätt med förutsättningslös transportövergripande analys för att ta fram det effektivaste transportsättet i varje enskilt fall. Ett vanligt Vänerfartyg motsvarar 100 långtradare eller 75 järnvägsvagnar. Fyra fartyg på Göta älv varje vardagsdygn motsvarar med andra ord 400 långtradare eller 15 långa tåg. Vi anser att Sverige med sina drygt 50 hamnar har stora möjligheter att utveckla och öka sjöfarten både inrikes och i Sveriges närområde, och att detta bör kunna genomföras relativt snabbt.

Den förra infrastrukturministern meddelade 2012 att alliansregeringen hade för avsikt att införliva EU:s regelverk om inre vattenvägar. Det är bra att ett antal beslut i detta syfte redan har fattats. Vi anser dock att det är avgörande att regelverket innehåller så få svenska särregler som möjligt samtidigt som sjösäkerheten inte får äventyras.

Mycket av sjöfartens infrastruktur finns redan på plats. Vi anser dock att inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren måste säkras i samband med införlivandet av regelverket om inre vattenvägar. Därför måste man nu planera för ytterligare investeringar i våra inre vattenvägar, t.ex. vad gäller nya slussar i Trollhätte kanal. Enligt vår mening är det också viktigt att infrastrukturen i form av vägar och järnvägar kopplade till hamnarna ger en effektiv övergång från sjöfart till landtransport.

Vi vill sammanfattningsvis att åtgärder ska vidtas för att överföra gods från vägtransport till sjöfarten, att införlivandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar ska innehålla så få svenska särregler som möjligt samt att inre vattenvägar ska säkras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

3. Köer för båtplats, punkt 11 (SD)

Tony Wiklander (SD) och Nina Kain (SD)

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:58 av Jimmy Ståhl (SD).

Ställningstagande

Intresset för fritidsbåtslivet är mycket stort i Sverige. Kötiderna för att få en båtplats varierar stort över landet. Det är inte ovanligt att behöva vänta i tio år för båtplats.

Vi tror inte att det är möjligt att bygga båtplatser till alla som står i kö. Enligt vår mening bör kommuner med långa kötider uppmuntras att bygga isättningsramper (med en relativt låg bompeng), samt upplåta parkeringar till bil med släp för de som inte har tillgång till en egen båtplats. Vidare anser vi att dagsparkering med fördel kan upplåtas på de vinteruppställningsplatser som blir tomma vid sjösättning. Genom en sådan åtgärd skulle kötiden troligtvis sjunka på de attraktiva båtplatserna då många får möjligheten att komma ut med sin båt på dagsturer. En viss ekonomisk förlust skulle drabba kommunerna i och med att kötiderna skulle minska. Denna förlust skulle emellertid vägas upp av de inkomster kommunerna skulle få genom inkomst av bompeng vid isättningar av båtarna.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Särskilda yttranden

1. Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft, punkt 1 (M, C, FP, KD)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Anders Åkesson (C), Robert Halef (KD), Erik Ottoson (M), Lars Tysklind (FP) och Gunnar Hedberg (M) anför:

Den uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft som trafikutskottets uppföljningsgrupp har genomfört visar att det finns utrymme för förbättringar för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och att det är angeläget att dessa genomförs inom en snar framtid. Av uppföljningen framgår tydligt att det är betydelsefullt huruvida det finns en nationell sjöfartsstrategi. Målet att den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor har inte uppfyllts.

Enligt vår mening är det mycket angeläget att en möjlighet till tonnagebeskattning för svenska rederier införs och det är därför viktigt att ett beslut fattas så att rederiernas investeringsbeslut kan fattas utifrån marknadsmässiga överväganden och inte skattemässiga hänsynstaganden.

Vi konstaterar att TAP-avtalet har blivit mer konkurrenskraftigt. Samtidigt noterar vi att det trots denna förändring kvarstår en relativt stor skillnad i bemanningskostnaden mellan de rederier som utnyttjar TAP-avtalet och de rederier som utnyttjar lönenivån ombord på fartyg flaggade i öppna register. Vi vill i detta sammanhang peka på att en oroande utveckling under senare år är att utflaggningarna delvis har tagit en ny riktning och även omfattar sedan 2013 färjetrafiken.

Vi anser att regeringen inte på ett tydligt sätt har redogjort för vilket arbete regeringen bedriver för att förbättra de områden som uppmärksammas i uppföljningen och som är särskilt betydelsefulla för att förbättra sjöfartens konkurrenskraft.

Med anledning av detta hade vi önskat ett utskottsinitiativ där utskottet föreslog ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att den skyndsamt bör återkomma med en redogörelse för hur arbetet bedrivs med att ta fram en nationell strategi för sjöfarten med syfte att förbättra sjöfartsnäringens villkor. En sådan redogörelse borde särskilt fokusera på arbetet med ett tonnageskatte-system samt bemanningsregler. Vidare borde såväl internationell sjöfart som inlandssjöfart belysas i redogörelsen. I redogörelsen borde även närmare beskrivas hur systemet med sanktionsavgifter avseende de skärpta svavelreglerna tillämpas i praktiken för att tillförsäkra den svenska sjöfarten rättvisa konkurrensförhållanden.

Mot bakgrund av att en majoritet i utskottet dessvärre inte anslutit sig till vårt önskemål i denna angelägna fråga väljer vi att lyfta fram vår åsikt i ett särskilt yttrande.

I övrigt ställer vi oss bakom utskottets förslag att föreslå att riksdagens godkänner vad trafikutskottet har anfört om utskottets uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft.

2. Förutsättningar för svensk sjöfart, punkt 2 (SD)

Tony Wiklander (SD) och Nina Kain (SD) anför:

De nya stränga kraven om utsläpp av svaveloxider som trädde i kraft den 1 januari 2015 kommer att bli mycket kostsamma, inte minst för svensk basindustri. Vi är oroadade över att det kommer att påverka investeringsklimatet samt ha långsiktiga negativa konsekvenser för det svenska näringslivet. Reglerna riskerar att leda till att många transporter flyttas över till vägarna och järnvägarna. Därigenom ökar utsläppen och järnvägssystemet belastas ytterligare. En ökning av vägtrafiken innebär dessutom en minskad trafiksäkerhet på vägarna. Vi vill också påpeka att problemen med förurning inte är lika stora som de tidigare har varit. Enligt vår mening är det vidare svårt att med säkerhet kunna säga att det finns tillräckligt med lågsvavligt bränsle på marknaden och att det fungerar att använda skrubberteknik. Vår åsikt är att norra Europa skulle behöva mer tid till anpassning och teknikutveckling och att reglerna borde ta rimlig hänsyn till svenska företags och landets välbefinnande. Vi inser emellertid att det i det läge vi befinner oss inte är möjligt att omarbota reglerna, och att det inte heller skulle vara lämpligt med hänsyn till att sjöfarten redan tvingats anpassa sig till de nya reglerna. Därför avstår vi från att reservera oss i denna fråga. Vi efterlyser dock ett aktivt arbete från regeringen för att i så stor utsträckning som möjligt underlätta för sjöfarten att anpassa sig till de strängare kraven.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2014/15

2014/15:3 av Lars Tysklind och Nina Lundström (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att överföra godstrafik från väg till båt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det vid införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar ska finnas så få svenska särregler som möjligt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren i samband med införlivandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar.

2014/15:58 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för och minska köerna till båtplatser.

2014/15:302 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vänersjöfarten bör klassas som inlandsvattenväg enligt EU:s regler för inre vattenvägar m.m.

2014/15:493 av Hans Hoff (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en åldersgräns för att få köra vattenskoter.

2014/15:562 av Per Lodenius (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra om zonindelningen av Sveriges kust och skärgård så att hela skärgården ryms inom zon E och D.

2014/15:563 av Ola Johansson och Anders Åkesson (C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att undersöka förutsättningarna för att sänka flampunkten för marint diesel från 60 grader Celsius till 52 grader Celsius som den är för vanligt dieselbränsle för vägtransporter i syfte att bredda tillgången till maritimt bränsle med inblandning av biobränsle.

2014/15:1036 av Jonas Millard (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillåta dykningar vars syfte är att utreda förlisningen vid M/S Estonia.

2014/15:1166 av Hans Ekström (S):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga införandet av ett båtregister.

2014/15:1296 av Sten Bergheden (M):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att broöppningarna bör styras efter sjöfartens behov.

2014/15:1525 av Roland Utbult (KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förarbevis för vattenskoter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en åldersgräns för vattenskoter.

2014/15:1659 av Stina Bergström (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om slussarna i Trollhättan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den nya Götaälvbron.

2014/15:1836 av Thomas Finnborg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatorisk flytväst i fritidsbåt.

2014/15:2110 av Tony Wiklander (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur farledsavgiften kan fasas ut och hur kostnaden för isbrytningen kan bäras av det allmänna.

2014/15:2137 av Per Klarberg m.fl. (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att svaveldirektivet måste omarbetas från grunden så att man tar rimlig hänsyn till svenska företags unika förutsättningar och landets välstånd.

2014/15:2154 av Thomas Finnborg m.fl. (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla ett internationellt samarbete om miljö- och miljösäkerhetsfrågor för fartygstrafiken i Öresund.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en miljöcertifiering för rederier med bl.a. kriterier för säker Öresundspassagen.

2014/15:2156 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av Göta älv och Vänersjöfarten.

2014/15:2227 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avskaffa Sjöfartsverkets monopol på att utföra lotsuppdrag i hamnar.

2014/15:2465 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av Vänersjöfarten.

2014/15:2541 av Lena Ek (C):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöförbättrande åtgärder inom sjöfarten.

2014/15:2561 av Gustaf Hoffstedt (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fartygsrutter och oljeutsläpp i Östersjön.

BILAGA 2

Trafikutskottets uppföljning om sjöfartens konkurrenskraft - sammanfattning

Näringspolitiskt mål för sjöfarten och en minskande svensk handelsflotta

År 1996 antog riksdagen ett beslut om näringspolitiskt mål för sjöfarten, nämligen att på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen, dels att den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor.

Som motiv till beslutet angavs bl.a. sjöfartens stora betydelse för utrikes-handeln och näringslivet, att sjöfartsnäringen bidrar till att stärka den svenska ekonomin och att det krävs en svensk handelsflotta av en viss storlek för att kunna upprätthålla Sveriges maritima kompetens. Riksdagen och regeringen har därefter vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och att denna näring måste ges likvärdiga konkurrensvillkor som de närmaste konkurrentländerna. I början av 2013 redovisade den dåvarande alliansregeringen en handlingsplan för sjöfarten.

Den svenska handelsflottan har emellertid uppvisat en negativ utveckling under senare år sett till både antal fartyg och flottans storlek. I slutet av 2013 fanns det 339 svenskflaggade handelsfartyg över 100 bruttoton (bt), vilket är den lägsta nivån under perioden 1970–2013. I början av 2015 års fanns det 99 fartyg med sjöfartsstöd. Detta ska jämföras med totalt 254 fartyg som hade beviljats sjöfartsstöd den 31 december 2001. En stor andel av den svenska handelsflottan har således avregistrerats från det svenska fartygsregistret, men till skillnad från tidigare år så flaggas fartyg i dag ut till andra europeiska länder, inte minst till våra grannländer t.ex. Danmark och Finland.

Danmark har tagit emot flest avregistrerade svenska fartyg. Mellan åren 1999 och 2009 minskade den danska handelsflottan med ca 50 fartyg samtidigt som bruttotonnaget nästan fördubblades, dvs. fartygen blev färre men större. De senaste åren har antalet danskflaggade fartyg ökat relativt kraftigt, från 551 fartyg 2009 till 652 fartyg 2015.

Uppföljnings- och utvärderingsgruppens arbete

Trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp inledde våren 2014 en utvärdering av den svenska sjöfartsnäringens konkurrensförutsättningar. Syftet med uppföljningen har varit att ge utskottet ökade kunskaper och underlag vid behandlingen av ärenden som berör sjöfartsområdet.

I uppföljningen studeras vilken effekt svensk sjöfartspolitik och beslutade statliga insatser har haft för att nå det näringspolitiska mål som riksdagen har beslutat om för sjöfarten. Av den anledningen analyseras vilka ramvillkor, i form av nationella näringsvillkor, som svenska rederier anser vara avgörande

vid beslut av flagg på fartygen och om de anser att det krävs ytterligare åtgärder som förbättrar svensk sjöfartsnäringens konkurrenskraft i förhållande till andra länder. I denna uppföljning beskrivs följande nationella ramvillkor:

- näringslivsfokus och myndighetsutövning
- skatteregler
- bemanningskostnader
- sjöfartsstöd
- övriga finansiella stöd
- administrationskostnader och tillsynsarbetet
- diverse avgifter
- forsknings- och utvecklingsinsatser.

Uppföljningen fokuserar således i första hand på att följa upp resultaten av företagsfrämjande insatser, även om frågor inom andra områden också berörs. Eftersom Danmark är det land som tagit emot flest avregistrerade svenska fartyg beskrivs de mest betydelsefulla skillnaderna mellan Sverige och Danmark när det gäller de nationella ramvillkoren.

Uppföljningen bygger i hög utsträckning på intervjuer med rederier, branschorganisationer, arbetsmarknadens parter, myndigheter och andra intressenter. Målet med uppföljningen har varit att få en fördjupad kunskap om och synpunkter på hur den svenska rederinäringen ser på den svenska sjöfartspolitikerna, regelutformningen och de statliga insatser som har beslutats, och att beskriva och analysera de statliga insatser som görs och vilka resultat dessa insatser förväntas få utifrån ett branschperspektiv.

Näringslivsfokus och myndighetsutövning

Näringslivsfokus

Uppföljningen visar att förekomsten av en nationell sjöfartsstrategi som manifesteras i form av ett näringslivsfokus med fördelaktiga och stabila ramvillkor och myndighetsutövning är centrala för att skapa gynnsamma villkor för den svenska sjöfartsnäringen.

Det råder en enighet inom sjöfartsnäringen om betydelsen av att det finns ett näringspolitiskt mål för den svenska handelsflottan. Ett problem som har framkommit i uppföljningen är att målet inte har varit föremål för diskussion eller konkreta åtgärder av myndigheter eller statsmakterna under ett antal år. Det faktum att den svenskflaggade handelsflottan har minskat kraftigt under senare år visar att målet inte har haft någon styrande effekt. Målet behöver lyftas fram och konkretiseras inom det sjöfartspolitiska arbetet även om handlingsplanen för sjöfartens konkurrenskraft innebär ett visst fokus på näringen och dess villkor. Utgångspunkten bör vara att tillförsäkra näringen liknande konkurrensvillkor som i våra grannländer.

Handlingsplanen för att förbättra sjöfartsnäringens konkurrenskraft har hittills haft en begränsad effekt när det gäller att förbättra sjöfartsnäringens näringsvillkor. I uppföljningen framförs att det behövs ytterligare åtgärder och konkretisering, t.ex. i form av ett tydligt och uppföljningsbart mål för den svenska sjöfarten, för att vända den negativa utvecklingen och få utländska rederier att flagga in fartyg till Sverige eller rederier som har flaggat ut sina fartyg att flagga tillbaka fartyg till Sverige. Samtidigt visar uppföljningen att i stort sett hela branschen är positiv till handlingsplanen.

Myndighetsutövning

Myndigheternas verksamhetsinriktning och mål styrs av deras instruktioner och regleringsbrev. En analys av Sjöfartsverkets, Trafikanalys, Trafikverkets och Transportstyrelsens och förordningar och instruktioner visar att myndigheternas verksamhet ska bedrivas för att primärt uppfylla de transportpolitiska målen.

I uppföljningen har flera rederier framfört att de önskar att det fanns en ökad förståelse för sjöfartsnäringens villkor hos Näringsdepartementet och de myndigheter som arbetar med sjöfarten, framför allt Transportstyrelsen. Fokus ligger i alltför hög utsträckning på de transportpolitiska målen och endast i undantagsfall berörs det näringspolitiska målet. Flera rederier menar att avsaknaden av ett tydligt uppdrag att främja svensk sjöfart sannolikt har bidragit till den tillbakagång som har skett med det svenskflaggade tonnage. Uppföljningen visar att de intervjuade rederierna inte är eniga när det gäller hur de upplever Transportstyrelsen och det sätt på vilket myndigheten arbetar. Vissa rederier anser att Transportstyrelsen i stort sett fungerar bra medan andra rederier menar att myndigheten i högre utsträckning borde kundanpassa sin verksamhet. Kritik riktas bl.a. mot att det saknas en genomtänkt strategi hos Transportstyrelsen när det gäller att attrahera rederier att registrera fartyg i Sverige och att det råder en brist på förutsägbarhet i myndighetsutövningen.

Transportstyrelsen fick i sitt regleringsbrev för 2014 i uppdrag att redovisa en strategi för hur myndigheten ska säkerställa att myndigheten i sin verksamhet tar hänsyn till näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringsutveckling. Strategin kommer bl.a. att inbegripa åtgärder för att förbättra servicen och tillgängligheten vid inflaggning när det gäller registrering, certifiering och bemanningsbeslut. För att förbättra myndighetens service och för att underlätta inflaggning till det svenska registret har Transportstyrelsen nyligen utsett en s.k. inflaggningslots. Transportstyrelsen har som ambition att inrätta en one-stop-shop för att ge företagen en samlad väg in i myndighetsvärlden. För de enskilda rederierna innebär det att ansvaret samlas hos en myndighet i stället för som i dag vara utspritt mellan flera myndigheter.

Tillsynsarbetet regleras genom Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) krav på sjöfarten som alla länder har antagit. Därutöver kan länder anta särskilda särregler, vilket Sverige framför allt har gjort på arbetsmiljöområdet och till viss del i fråga om fartygs läckskadestabilitet. I uppföljningen har det

framkommit exempel på att detta kan skapa problem vid inflaggningar av fartyg till Sverige. Branschen betonar betydelsen av regler och villkor som motsvarar de som gäller för sjöfarten i övriga europeiska länder. Särregler riskerar att fartyg blir inlåsta i Sverige alternativt att rederierna inte vågar flagga in fartyg på grund av inlåsningsrisken. Regelverken bör i högre utsträckning vara harmoniserade med övriga flaggstaters regler för att undvika merkostnader som bidrar till att snedvrída konkurrensförutsättningarna. Uppföljningen visar att det finns svenska särkrav som det kan finnas anledning att se över för att skapa mer fördelaktiga konkurrensvillkor för den svenskflaggade handelsflottan. En del av de upplevda särkraven beror, enligt Transportstyrelsen, sannolikt på hur enskilda länder har tolkat och valt att genomföra EU-krav och IMO-krav. Ett sådant exempel är det s.k. språkkravet ombord på färjor.

Flera rederier menar att en annan anledning till utflaggningen är att Sveriges regler när det gäller behörighet, bemanning av fartyg och fartområdesindelning skiljer sig åt jämfört med de internationella bemannings- och behörighetsreglerna. För att undvika nationella inlåsnings effekter bör regelverk i största möjliga utsträckning säkerställa rörlighet av likvärdiga fartygstyper inom likvärdiga fartområden mellan nationsgränser inom Europa. Transportstyrelsen hävdar att Sverige inte har strängare krav men att myndigheten har varit otvivelaktig i informationen om vad regelverket föreskriver.

Den danska strategin för sjöfarten

Danmark har sedan i början av 2000-talet haft som uttalat mål att bli Europas ledande sjöfartsnation. Tillväxtplanen för Det Blå Danmark från slutet av 2012 innehåller en rad förslag som ska bidra till att skapa tillväxt och sysselsättning och utnyttja möjligheterna i den gröna omställningen. Visionerna för tillväxtplanen är att Danmark ska vara Europas maritima centrum, att gröna lösningar är framtiden för Det Blå Danmark och att tillväxten av havsklustret ska stödjas av starka danska kompetenser.

Ett mer specificerat mål finns formulerat för den danska sjöfartsnäringens konkurrensvillkor. Den danska Sjöfartsstyrelsen har i uppdrag att ”fremme sikkerhed og sundhed på rent hav, samt effektivt at styrke søfartserhvervenes konkurrenceevne og beskæftigelse”. Sjöfartsstyrelsen ska tillsammans med departementet för företag och tillväxt arbeta för att främja kvalitetssjöfart, sjösäkerheten och gynnsamma förutsättningar för företag, sjömän och andra intressenter som är verksamma inom sjöfartsnäringen.

Skatteregler

Tonnageskatt

Ett tonnageskattesystem innebär att den inkomst som ett företag betalar skatt på beräknas schablonmässigt utifrån fartygens tonnagevolym och inte utifrån det verkliga resultatet. En tonnageskatt innebär även att företag inte behöver

göra försäljningar och investeringar i fartyg utifrån skattemässiga överväganden, vilket skulle vara en skillnad från de nuvarande svenska skattereglerna som innebär att en redare som säljer ett fartyg måste köpa ett nytt fartyg under samma räkenskapsår för att undvika att betala skatt på fartygsförsäljningen.

I uppföljningen konstateras att Sverige är ett av få sjöfartsländer i Europa som inte har infört ett tonnageskattesystem. Rederierna är eniga om att detta är olyckligt. I början av februari 2015 överlämnade utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen sitt betänkande till regeringen. Utredningen har analyserat möjligheten att införa ett system med tonnageskatt i Sverige. Arbetsmarknadens parter välkomnar i stort sett utredningen och dess slutsatser. Det system som föreslås är enligt parterna likvärdigt med våra grannländers system. Att finansiera tonnageskattesystemet genom en generell minskning av sjöfartsstödet är den fråga som arbetsmarknadens parter är mest kritisk till då det skulle verka kontraproduktivt. I övrigt anser man att fartygsstorlekar, fartområden m.m. borde vara överensstämmande med stödförordningen.

Det råder en enighet inom sjöfartsnäringen om betydelsen av en svensk tonnageskattning och att den kan bidra till att motverka en fortsatt utflaggning av svenska fartyg. En svensk tonnageskattning bedöms framför allt vara viktig för rederier som har svenskflaggade fartyg och som avser att förnya tonnage. Enskilda rederier menar att det sannolikt krävs fler åtgärder för att förmå rederier att flagga in fartyg till Sverige. Ett svenskt tonnageskattesystem skulle innebära att rederierna inte längre skulle vara tvungna att köpa ett nytt fartyg samma år som man säljer ett fartyg för att inte utlösa en reavinstbeskattning. Tonnageskatten anses ha betydligt större betydelse för mindre rederier.

Möjlighet till tonnageskattning infördes i Danmark 2002, vilket var tillämpligt fr.o.m. inkomståret 2001. De danska tonnageskattebestämmelserna är relativt lika de motsvarande svenska bestämmelser som nyligen föreslogs av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen.

183-dagarsregeln

Huvudregeln är att en förvärvsarbetande betalar skatt i arbetslandet. Möjlighet till skattebefrielse finns enligt den s.k. 183-dagarsregeln när det gäller inkomst av tjänstgöringen på ett utländskt fartyg. Samtidigt kan beskattning bli aktuell i arbetslandet (flaggstaten) enligt de skatteregler som gäller där. Den utflaggade svenska handelsflottan gick tidigare framförallt i s.k. oceanfart, medan en stor andel av de svenska sjöbefälen i dag arbetar i s.k. europafart. Denna förändring innebär att användningen av 183-dagarsregeln begränsas eftersom den endast kan tillämpas för fartyg som går i oceanfart. En stor andel av de svenska sjöbefälen kan därmed inte arbeta ombord på de utflaggade fartygen om de vill bo kvar i Sverige.

I uppföljningen har flera rederier gett uttryck för att man i ökad utsträckning skulle vilja anställa svensk besättning än i dag ombord på de fartyg som har

en utländsk flagg. Problemet är att kostnaderna upplevs bli alltför höga eftersom förutsättningarna för att uppfylla 183-dagarsregeln är alltför strikta. Ett utvidgat tillämpningsområde för 183-dagarsregeln för sjömän anställda på flertalet fartygstyper, dock inte färjor, samtidigt som ansvaret för socialförsäkringar, pensioner m.m. helt lyfts över på parterna skulle, enligt flera intervjuade aktörer, kunna bidra till att skapa nya jobb för svenska ungdomar, företrädesvis med juniorbefälsbehörighet. Ärendet bereds sedan två år tillbaka inom Finansdepartementet.

Förslag om förändrade möjligheter till ränteavdrag

I Företagsskatteskommitténs slutbetänkande, som överlämnades sommaren 2014, föreslås ett nytt system för bolagsbeskattning. Bland annat föreslås en begränsning av avdragen för räntekostnader och andra finansiella kostnader genom att enbart finansiella kostnader som motsvaras av finansiella intäkter får dras av. Det innebär i praktiken ett slopat avdrag för negativa finansnetton. I betänkandet föreslås vidare ett schablonmässigt avdrag för alla finansieringskostnader som uppgår till 25 procent av företagets hela skattemässiga resultat. Förslaget skulle, om det genomförs, innebära att sektorn transport och magasinering, i vilken sjötransporter ingår, skulle få en skatt som är ca 570 miljoner kronor högre än med nuvarande regler. Förslaget bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Sveriges Redareförening avstyrker förslaget och menar att det utan ett tonnageskattesystem i Sverige skulle riskera att medföra att större delen av den kvarvarande svenska handelsflottan flaggar ut. En slopad avdragsrätt för negativa finansnetton skulle få stora konsekvenser för rederinäringen på grund av att den är en kapitalintensiv bransch med ett stort kapitalbehov och en hög belåningsgrad på fartyg. Sveriges Redareförening lyfter fram det faktum att rederinäringen till stor del är privatägd. En ökning av det egna kapitalet genom nyemission skulle därmed leda till att man skulle avhända sig kontrollen av företaget. En annan risk är att en borttagen avdragsrätt på räntekostnader skulle motverka möjligheten att nyinvestera i nya fartyg.

Bemanningskostnader

Tillfälligt anställd personal (TAP-avtal)

Arbetsmarknadens parter har kommit överens om ett ramavtal för tillfälligt anställd personal från länder utanför EU/EES på särskilda villkor (TAP-avtal) för att hantera den ökande konkurrensen från fartyg flaggade i öppna register och det faktum att allt fler länder inom Europa har vidtagit åtgärder för att stödja och utveckla sina nationella handelsflottor. TAP-avtalet är i grund och botten ett rent bemanningsavtal. I dag finns det ca 400 filippiner anställda på TAP-villkor ombord på svenskflaggade fartyg. Svenska ombordanställda med en rederianställning har betald ledighet under den tid de vistas i land, medan TAP-anställda med en fartygs- eller ombordanställning endast kompenseras

för effektiv arbetstid. Detta innebär att antalet anställda i princip måste dubblas när det gäller svenskt anställda jämfört med TAP-anställd personal.

Under 2010 reviderades tillämpningsavtalen för ett antal rederier. Arbetsmarknadens parter kom under 2010 överens om en höjning av TAP-kvoterna från 50 procent till 75 procent för de Seko-an slutna och en hög grad av flexibilitet när det gäller bemanningen av de befattningar som är an slutna till Sjöbefälsför eningen. Ett absolut krav vid fastställandet av bemanningen är att befälhavare och teknisk chef ska ha svenska behörigheter.

Avtalet medger en viss flexibilitet eftersom de fastställda nivåerna inte gäller för samtliga befattningar ombord på varje enskilt fartyg utan avser rederiets fartygsflotta. Detta är inte minst viktigt för rederier som bedriver oceanfart där fartygen sällan kommer in i svenskt vatten. Den andel av besättningen som omfattas av bestämmelserna beslutas i lokala förhandlingar med facket och gäller per befattnings- eller avtalsområde.

Det faktum att bemanningen bestäms av utfallet i den lokala förhandlingen innebär att det faktiska antalet TAP-anställda personer ofta blir betydligt lägre än de överenskomna nivåerna på 75 procent för manskap, alternativt alla utom befälhavare och teknisk chef på befälssidan. Ett rederi som vill börja använda TAP får inte säga upp befintlig personal för att ge plats åt tillfälligt anställd personal, vilket innebär att det kan ta tid innan nivåerna uppfylls. Mindre rederier med ett fåtal fartyg har dessutom begränsade möjligheter att balansera andelstalen mellan flera fartyg.

Rederierna är eniga om att en av de mest centrala frågorna som påverkar valet av flaggstat rör bemanningen av fartyget. Det råder delade meningar om huruvida TAP-avtalet är tillräckligt långtgående när det gäller att minska rederiernas bemanningskostnader. Sveriges Redareför ening, Seko sjöfolk och Sjöbefälsför eningen anser att de underhandsöverenskomna TAP-kvoterna för lastfartygen skapar förutsättningar för rederierna att kunna konkurrera med andra flaggstater. Enskilda rederier menar att det inte är någon fördel att bemanna fartygen med enbart utländsk personal. Flera rederier rekryterar kontinuerligt svenska befäl i stället för utländska befäl för att bibehålla den svenska identiteten men även för att svenska befäl generellt har en hög kompetens som man till viss del är beredd att betala en merkostnad för. Andra rederier menar att de nuvarande och de högre TAP-kvoterna som diskuteras i dag inte är tillräckligt höga för att förmå rederier att registrera fartyg i Sverige.

Sveriges Redareför ening menar att kvarvarande rederier med svenskflaggade fartyg på grund av svenska regler enligt lagen om anställningsskydd (LAS) inte kan säga upp svenskt anställda och fullt ut utnyttja TAP-kvoten. Det innebär att enskilda rederier inte kan anställa tillfälligt anställd personal i den utsträckning som TAP-avtalet medger. Ett rederi som väljer att flagga in eller flagga tillbaka fartyg till Sverige har inte något sådant historiskt arv och kan därigenom skapa en mer fördelaktig kostnadsbild.

TAP-avtalet omfattar inte passagerarsjöfarten. Frågan om ett TAP-avtal för passagerarsjöfarten har inte heller drivits aktivt av sjöfartsnäringen, men den förestående omstruktureringen av passagerarfärjetrafiken aktualiserar enligt

flera rederier frågan hur man ska kunna hantera de kostnadsökningar som branschen står inför. Flera rederier menar att det i framtiden kan komma att bli nödvändigt med ett TAP-avtal också för passagerarsjöfarten för att kunna möta konkurrensen från rederier som genom sådana avtal har lägre bemanningskostnader. När det gäller TAP-kvoter för passagerarfartyg, eller möjlighet att anställa personal på lokala avtal, uppmärksammas i uppföljningen att EU:s statsstödsregler och den svenska stödförordningen inte medger att sjöfartsstöd utbetalas för personer som kommer från ett land utanför EES om de arbetar på färjor.

Svenskt Internationellt Skeppsregister

I uppföljningen konstateras att näringen har ett behov av ytterligare åtgärder för att skapa konkurrenskraftiga bemanningskostnader för framför allt de större rederierna. För att väsentligt kunna förbättra konkurrensförutsättningarna menar flera rederier att det skulle vara nödvändigt att införa ett internationellt sjöfartsregister i Sverige. Ett internationellt register innebär att fartygen kan fortsätta att använda den egna flaggan men att sjöfolket kan anställas på s.k. lokala villkor eller hemlandsvillkor, dvs. att svenska kollektivavtal inte skulle gälla för de ombordanställda. Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen motsätter sig ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS). Frågan har relativt nyligen utretts av Utredningen om Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar som en åtgärd för att minska bemanningskostnaderna. Slutsatsen var att ett internationellt register inte bör införas i Sverige eftersom det skulle kräva arbetsrättsliga förändringar som står i strid mot internationella konventioner som Sverige har ratificerat. Frågan drivs inte längre samordnat från rederiernas sida. Alla andra länder som har internationella register bryter sannolikt mot dessa konventioner.

Skillnader i bemanningskostnader

Uppföljningen visar att möjligheterna att anställa tillfälligt anställd personal kombinerat med sjöfartsstödet innebär att skillnaderna i bemanningskostnader mellan svenskflaggade och utländskflaggade fartyg minskar. Trots att det har blivit möjligt att anställa personal i Sverige enligt TAP-avtalet kvarstår dock det faktum att villkoren är mer fördelaktiga i många konkurrentländer.

Den avgörande kostnadsskillnaden mellan Sverige och länder som har internationella register är att det går 2,1–2,3 personer per befattning i ett svenskt system, medan det endast går 1,2–1,3 personer per befattning i ett internationellt system. Avlösningssystemet är den huvudsakliga anledningen till att svenskflaggade fartyg totalt sett har högre bemanningskostnader jämfört med andra länder, och alltså inte lönekostnaden för den enskilde besättningsmedlemmen.

Svenska anställda får lön och sociala förmåner även under den tid de är lediga eller vistas i land, medan TAP-anställda endast ersätts för effektiv arbetstid. Detta innebär att antalet årsanställda per fartyg i princip kan halveras

om rederiet anställer ny utländsk personal efter varje tjänstgöringsperiod. Den sammanlagda merkostnaden för rederier med svensk personal på svenska löneavtal har beräknats uppgå till 300–500 miljoner kronor per år för hela den svenskflaggade flottan. Bemanningkostnaden för ett vanligt förekommande medelstort tankfartyg med tolv mans besättning är i princip dubbelt så hög med en TAP 50:50 besättning, inklusive sjöfartsstödet, jämfört med ett fartyg i öppet register.

Danska bemanningsregler

Det danska internationella fartygsregistret (DIS) har funnits sedan 1988. Registret infördes för att motverka att danska rederier flaggade ut fartygen till tredjeland. De fartyg i registret som för dansk flagg går enligt dansk lag. Reglerna i DIS är baserade på internationella krav och förpliktelser och hänvisar till de konventioner som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Internationella arbetsorganisationen (ILO). Det förefaller emellertid som om Danmark och andra länder med internationella register finner vägar att ta sig runt de ILO-konventioner som i Sverige anses hindra ett svenskt internationellt register. Både danska och utlandsägda företag får registreras i DIS. Dock gäller bl.a. att för EU- eller EES-ägda rederier ska fartygen ha sin kommersiella och strategiska drift i Danmark genom en utpekad representant som är stationerad i Danmark. Efter en regelförändring 2011 tillåts i dag att upp till 40 procent av fartygen under dansk flagg får ha en befälhavare utan EU/EES-medborgarskap.

Sjöfartsstöd

Riksdagen beslutade 2001 att införa ett sjöfartsstöd för att ge den svenska sjöfartsnärings konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders sjöfartsnärings. Sjöfartsstöd kan lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift för samtliga ombordanställda (exklusive personal från länder utanför EES som arbetar på passagerarfartyg) som arbetar på svenske registrerade last- och passagerarfartyg som i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden. Därtill kan stöd medges för sjömän anställda på last- och passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Övriga villkor för att beviljas sjöfartsstöd är bl.a. att fartyget måste vara registrerat i det svenska registret, att det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift och att utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget.

Från och med den 1 juni 2014 ändrades sjöfartsstödet inriktning till att också omfatta forskningsfartyg, mätfartyg, bogserbåtar, kabellägningsfartyg, servicefartyg till offshoreverksamhet, rörlägningsfartyg, kranfartyg, mudderverk m.fl. Syftet med ändringen var att åstadkomma bättre konkurrensvillkor för svensk sjöfartsnäring gentemot omvärlden genom att berättiga fler fartyg

till sjöfartsstöd inom ramen för EU:s bestämmelser om statligt stöd till sjöfartsnäringen.

Analysen visar att för många rederier utgör sjöfartsstödet skillnaden mellan vinst och förlust och stödet kan därmed antas ha en bromsande effekt på utflaggningsen. Utan sjöfartsstödet skulle vinstmarginalen varit negativ för alla segment i rederibranschen under hela perioden 2007–2012, utom för större rederier som endast under ett år uppvisade en negativ vinstmarginal under denna period. Det beviljade sjöfartsstödet uppgick till knappt 1,5 miljarder kronor 2013. Under samma år ansökte sammanlagt 43 rederier om sjöfartsstöd. Dessa rederier ställde nästan 300 utbildningsplatser till förfogande. Detta ska jämföras med att ett hundratal rederier beviljades sjöfartsstöd när det infördes. Det antal utbildningsplatser som rederierna har ställt till förfogande låg relativt stabilt under ett antal år, men mellan åren 2009–2013 minskade antalet utbildningsplatser med 176, vilket motsvarar en nedgång på nästan 40 procent.

Det råder en enighet inom svensk sjöfartsnäring att den nuvarande ordningen för stöd till sjöfartsnäringen fungerar bra och är konkurrenskraftigt i förhållande till andra länders bemanningsstöd. Sjöfartsstödet anses ha bidragit till att behålla rederiföretag och sjöfartskompetens i Sverige och har dessutom genererat en betydande serviceverksamhet av olika slag kring näringen. Rederier som opererar fartyg under svensk flagg betonar att sjöfartsstödet är en förutsättning för att kunna bedriva verksamheten. Breddningen av sjöfartsstödet till fler fartygskategorier var välkommet. Beslutet har också fått den effekten att ett antal fartyg har flaggats in till Sverige.

Uppföljningen visar att en kvarvarande brist med sjöfartsstödet är att det endast gäller för fartyg som överstiger 100 bt. Det beror på att gränsen för att klassas som sjöinkomst enligt inkomstskattelagen går vid denna storlek. Konsekvensen av denna begränsning är att ett antal mindre fartyg inom nya affärsområden i sjöfartsnäringen inte kan flagga svenskt trots att de ägs av svenska rederier. Ett annat problem med sjöfartsstödet utformning är att rederier inte kan få förhandsbesked huruvida de är berättigade till stöd eller inte. Denna osäkerhet kan bidra till att man avstår från att registrera ett fartyg i Sverige.

Det danska sjötransportstödet innebär att ägare till fartyg som är registrerade i DIS inte behöver betala socialavgifter och inkomstskatt för sjöfolk som arbetar ombord på dessa fartyg om de är större än 20 bt. Besättningens löner beskattas alltså inte och i stället utbetalas en nettolön. Reglerna gäller förutom lastfartyg sedan 2000 också för färjor i utrikestrafik som är registrerade i DIS. Sedan 2008 omfattar det danska sjötransportstödet även muddrings- och kabellägningsverksamhet.

Övriga finansiella stöd

Svenska Skeppshypotek

Svenska Skeppshypotek är en statlig organisation som förser rederier med lån. Ett antal kriterier reglerar organisationens utlåningsverksamhet. Bland annat kan utlåning endast göras för att finansiera fartyg för svenska rederier eller utländska rederier med betydande svenskt intresse eller inflytande. Lån får endast lämnas om det finns betryggande säkerheter i form av t.ex. inteckning i svenskt eller utländskt fartyg. Vidare gäller att lån endast kan lämnas för upp till 70 procent av fartygets värde alternativt i särskilda fall med upp till 80 procent av fartygets värde. För att särskilt måna om den mindre skeppsfarten kan lån lämnas med upp till 90 procent av fartygets värde. En eventuell förlusttäckning för den ökade risken mellan 70 och 90 procent garanteras av en fond och en statlig garanti.

Svenska Skeppshypotek har ca 5 miljarder kronor i utstående krediter, medan utlåningstaket ligger på 15–20 miljarder kronor. Uppföljningen visar att Svenska Skeppshypotek är en viktig aktör som bidrar till små och medelstora rederiers konkurrenskraft.

Svenska Skeppshypotek agerar helt affärsmässigt och erbjuder en mycket hög belåningsgrad i jämförelse med affärsbankerna som vanligtvis belånar upp 60 procent av fartygets värde. Kreditförlusterna har historiskt sett varit praktiskt taget noll även om Svenska Skeppshypotek till följd av den ekonomiska krisen 2008 har realiserat förluster på drygt 30 miljoner kronor samt ytterligare drygt 20 miljoner kronor som var utlånade enligt förordningen om lån till den mindre skeppsfarten.

Uppföljningen visar att de nuvarande reglerna begränsar utlåningsverksamheten. Enligt bestämmelserna får lån avse förvärv, ny- eller ombyggnad eller reparation av fartyg. Problem kan uppstå när det är lågkonjunktur och därmed nedpressade marknadsvärden på fartyg. Detta kan omöjliggöra tilläggsinvesteringar i befintligt tonnage för att uppfylla t.ex. kommande miljökrav såsom svaveldirektivet och Ballastvattenkonventionen eftersom värdehöjningen inte blir så stor så att utlåning kan beviljas då inteckning ska ligga inom 70 eller i särskilda fall 80 procent av fartygets uppskattade värde. Det kan t.o.m. vara så att sådana investeringar inte påverkar fartygets marknadsvärde eftersom de anses vara en förutsättning för att kunna vara verksam på en specifik marknad. Samtidigt kan Svenska Skeppshypotek göra bedömningen att rederierna i fråga är solida och att det föreligger en låg risk med att bevilja en kredit.

Svenska Skeppshypotek anser att det vore önskvärt med ett vidare mandat för styrelsen att bedöma förutsättningarna för att bevilja en kredit i fartyg utöver normal belåningsgrad när man bedömer att det finns återbetalningsförmåga trots att den underliggande säkerheten för krediten i fartyget är mer tveksam.

Rederierna är i stort sett ense om att Svenska Skeppshypotek fungerar på ett effektivt sätt även om kritik riktas mot att Svenska Skeppshypotek inte utnyttjar det kreditutrymme som man har till sitt förfogande. En del av utrymmet borde enligt flera rederier kunna gå till miljöinvesteringar som skulle underlätta för branschen när det gäller övergången till lågsvavliga bränslen och andra miljökrav. Flera rederier menar att Svenska Skeppshypoteks verksamhet sannolikt är av större betydelse för mindre rederier. Om de befintliga utlåningskriterierna begränsar utlåningen föreslår Sveriges Redareförening ett utökat mandat för Svenska Skeppshypotek att finansiera miljöinvesteringar genom en riskavtäckningsfond. Finansieringsinstitutet skulle kunna använda fonden för att täcka risker när rederier investerar i miljöfrämjande, eller energieffektiviserande fartygsinvesteringar.

Praktikstöd och kompetensförsörjning

Flera rederier betonar att en krympande svenskflaggad flotta innebär problem för personer att skaffa praktik ombord på svenska fartyg inom ramen för sin sjöfartsutbildning. De senaste årens utflaggning av svenska fartyg har fått till följd att antalet praktikplatser till såväl sjöfartshögskolornas studenter som sjömansskolornas elever har minskat. Det svenska utbildningssystemet som tillhandahåller personer med maritim kompetens är beroende av en kritisk massa svenskflaggat tonnage. En fortsatt utflaggning innebär en reell risk att denna kunskap förloras. Flera rederier anser också att det i dag har blivit allt svårare att rekrytera personer med tillräcklig kompetens, medan andra rederier betonar att snittåldern för nyckelpersoner i den operativa verksamheten har stigit kraftigt under senare år. Det finns en stor farhåga för att det kommer att bli problematiskt att ersätta dessa personer när de går i pension inom en relativt snar framtid.

Ett särskilt stöd kan utgå som kompensation för studenters mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg, vilket bl.a. innebär en förbättrad långsiktig försörjning av svensk personal med befälskompetens. Stödet inrättades 2013 för hantera problemet att antalet tillgängliga praktikplatser hade minskat kraftigt följd av omflaggningen av svenska fartyg.

Flera rederier betonar betydelsen av statliga insatser som gör det möjligt för svenska sjöfartsstudenter att i ökad utsträckning kunna göra sin praktik på svenskkontrollerat tonnage internationellt. Trots utflaggningen fortsätter enskilda rederier att erbjuda praktikplatser ombord på sina fartyg.

Uppföljningen visar att utflaggning av svenska fartyg påverkar hela sjöfartsklustret. I förlängningen kan det skapa problem med kompetensförsörjningen inte bara för rederierna utan också för andra aktörer, t.ex. hamnar, kustbevakning och andra myndigheter, där det behövs personer med sjöbefälsutbildning. Till exempel är myndigheter som Sjöfartsverket och Transportstyrelsen beroende av personer med sjöfartskompetens både när det gäller lotsningsverksamheten och tillsynsverksamheten och när det gäller myndigheternas arbete med olika sjöfartsfrågor nationellt och internationellt.

Administrationskostnader och tillsynsarbetet

Transportstyrelsens tillsynsarbete

Administrationskostnader inkluderar avgifter för t.ex. tillståndsprövning, tillsyn och regelgivning. I Sverige har Transportstyrelsen ansvar för alla frågor som rör sjöfarten när det gäller tillstånd, tillsyn och registerhållning. Myndighetens arbete med dessa frågor finansieras med avgifter som debiteras sjöfartsnäringen. Transportstyrelsens verksamhetskostnad för sjöfarten, regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning uppgick till drygt 200 miljoner kronor 2013.

Flaggstaten ansvarar för att fartyg uppfyller internationella regler och konventioner genom olika former av besiktningar där det kontrolleras att regelverket efterlevs. Omfattningen och regelbundenheten av besiktningarna varierar beroende på bl.a. fartygstyp. Totalt genomför Transportstyrelsen årligen ca 4 000 besiktningar, inspektioner och kontroller. Eftersom den svenska handelsflottan i utrikestrafik endast omfattar ett hundratal fartyg innebär detta att en stor del av förrättningarna avser andra fartyg än den handelsflotta som denna uppföljningar handlar om. Respektive stat är ansvarig för att fartyg som för dess flagg uppfyller gällande krav. Regelefterlevnad kontrolleras genom s.k. flaggstatstillsyn. Dessutom är staterna ansvariga för att kontrollera att ankommande utländska fartyg följer internationella regler om sjösäkerhet, miljöskydd och sjömäns arbets- och boendevillkor, vilket kallas hamnstatskontroll. Det finns i dag ca 100 olika certifikat, varav 40 är flaggstatscertifikat.

Sjöfartsnäringens representanter är eniga om att ett stort problem är att allt färre svenskflaggade handelsfartyg ska bekosta Transportstyrelsens arbete med sjöfartsfrågor. De direkta avgifterna mot rederierna har höjts kraftigt på grund av den minskande svenskflaggade handelsflottan och att korssubventionering av kostnaderna för tillsynen genom farledsavgifterna har upphört. Transportstyrelsen menar emellertid att man alltid måste ha en viss bemanning för att kunna utföra sina arbetsuppgifter och att en förändring av organisationen, t.ex. när det gäller antalet inspektörer, alltid sker med en viss eftersläpning, samtidigt som man i möjligaste mån arbetar med att effektivisera sin verksamhet.

Inflaggnings- och tillsynskostnader

Det råder en enighet inom branschen att de svenska registrerings- och skeppsmätningssavgifterna är relativt höga jämfört med motsvarande kostnader i flertalet andra länder. Enligt branschen visar de förhållandevis höga avgifterna på frånvaron av en genomtänkt näringspolitik som visar att man vill åstadkomma en positiv utveckling för sjöfarten. Sveriges Redareförening anser att dessa kostnader måste sänkas i syfte att skapa konkurrenskraftiga flaggkostnader.

En genomsnittlig beräkning av åtta representativa svenskflaggade roro passagerarfartyg (färjor) i internationell trafik över 500 bt visar att mellan 2009

och 2013 ledde avgiftshöjningen för tillsyn till att en genomsnittlig fartygsavgift ökade från knappt 100 000 kronor per år till drygt 300 000 kronor per år. Timkostnaden för de löpande avgifterna höjdes under samma tidsperiod från ca 920 kronor per timme till 1 400 kronor per timme. Rederierna menar att det återkommande argumentet från statsmakterna och myndigheter är att inflaggningskostnaderna endast utgör en engångskostnad som därmed har en liten betydelse för beslut var fartyg ska flaggas är felaktigt. Å andra sidan presenterade Transportstyrelsen 2014 en rapport där tillsyns- och tillståndsavgifterna i olika europeiska länder för större fartyg som går i internationell trafik jämfördes. Slutsatsen i rapporten är att avgifterna är högst i Finland och Norge, medan Danmark genomgående har de lägsta avgifterna. Avgifterna för tillsyn av fartyg i Sverige förefaller ligga i medelintervallet vid en jämförelse med andra europeiska länder.

Delegering av tillsyn till klassificeringssällskap

Klassificeringssällskap är privata organisationer som bl.a. arbetar med klassning av fartygs sjövärdighet genom att kontrollera fartygens tekniska förutsättningar för säkerhet och sjövärdighet. Förutom att säkerställa att reglerna efterlevs under fartygens nybyggnadsprocess kontrollerar sällskapen också att reglerna även efterlevs efter detta. Flaggstater kan genom sina sjöfartsadministrationer välja att överlåta vissa uppgifter till klassificeringssällskap. För att säkerställa att klassificeringssällskapen inte ska skilja sig åt alltför mycket i fråga om kvalitet, kvalifikationer och resultat har EU slagit fast minimikriterier för att erkänna sådana organisationer. Transportstyrelsen har i dag avtal med sex erkända organisationer. Den nuvarande delegeringen i Sverige omfattar delar av tillsynen av last- och tankfartyg medan ingen tillsyn har delegerats för passagerarfartygen.

Utökad delegeringsordning

Sverige är det land som har delegerat minst vid en jämförelse med flertalet andra länder. Transportstyrelsen utreder för närvarande vilka ytterligare uppgifter som i framtiden skulle kunna delegeras inom sjöfartsområdet. Syftet med projektet är att en utökad delegering ska bidra till att stärka den svenska konkurrenskraften samtidigt som Sveriges ansvar som såväl registreringsstat som flagg-, hamn- och kuststat säkerställs. Inriktningen på arbetet är att all tillsyn för den internationella sjöfarten förutom hamnstats- och värdstatskontrollen ska kunna delegeras till klassificeringssällskapen.

Uppföljningen visar att det är oklart hur tillsynskostnaden kommer att påverkas vid en utökad delegering till klassificeringssällskap. Transportstyrelsen menar att den stora fördelen för rederierna är att administrationen kommer att minska då tillgängligheten ökar vid en utökad delegering till klassificeringssällskapen. Rederierna kan dessutom anlita en part när det gäller all tillsyn av fartyget. Klassificeringssällskapen är tillgängliga i världens alla stora hamnar, vilket innebär lägre omkostnader för resor och enklare logistik för rederierna.

Därtill kan den delegerade tillsynen genomföras vid samma besiktningstillfälle som klasstillsynen.

Det råder en enighet inom sjöfartsnäringen att det allmänna kostnadsläget för registrering, inspektion, tillsyn, behörigheter och övriga avgifter totalt sett är för högt i Sverige i jämförelse med våra konkurrentländer. Frågan om att överlåta tillsynsuppgifter är en prioriterad fråga för näringen för att likställa konkurrensvillkoren i Sverige med de som gäller i andra flaggstater. En avsaknad av en fullständig delegering av tillsynen riskerar att skapa problem för framför allt rederier som har fartyg som går i oceanfart. Flertalet länder har beslutat om en delegering till certifierade klassificeringssällskap när det gäller både den löpande besiktningen och vid nybyggnation av fartyg. En fördel för rederierna med en utökad delegering till klassificeringssällskapen skulle vara en förenklad administration samt eventuellt sänkta tillsynskostnader.

Delegering av vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till klassificeringssällskap

Riksdagen har sedan tidigare beslutat att Transportstyrelsen får erkänna vissa organisationer som s.k. erkända sjöfartsskyddsorganisationer och överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till sådana organisationer. Avsikten med ändringen var att stärka svensk sjöfartsnäring. De ändrade bestämmelserna trädde i kraft den 1 juli 2013. De ändrade reglerna har enligt representanter för sjöfartsnäringen i praktiken inte fått någon betydelse för de svenska rederierna. Kritik riktas mot Transportstyrelsens sätt att genomföra bestämmelserna eftersom det innebär oförändrade tillsynskostnader för rederierna även om man väljer att anlita ett klassificeringssällskap för att utföra tillsynsarbetet. Detta beror på att Transportstyrelsen inte har minskat sina tillsynsavgifter. I realiteten innebär det att det saknas incitament att anlita någon annan aktör än Transportstyrelsen för att utöva tillsynen. Transportstyrelsen förstår den kritik som riktas mot myndigheten och kommer att se över denna fråga i samband med att man tar ett helhetsgrepp när det gäller en delegering av i princip allt tillsynsarbete.

Delegeringen i Danmark

Den danska Søfartsstyrelsen har ingått avtal med åtta klassificeringssällskap som har tillstånd att bedriva certifieringsarbete i Danmark. Myndighetens tillsyn av klassificeringssällskapen finansieras med skattemedel, även om det finns ett politiskt önskemål att gå mot en avgiftsfinansiering. Syftet med delegeringen är att frigöra resurser hos Søfartsstyrelsen, ökad säkerhet och effektivisering och att skapa arbetstillfällen och förutsättningar för danskt näringsliv. Detta har medfört att man har delegerat merparten av tillsynen till klassificeringssällskapen. I princip all tillsyn av lastfartyg har delegerats, medan en viss tillsyn kvarstår när det gäller passagerarfartyg.

Diverse avgifter

Farledsavgifter

Farledsavgiften, som dels tas ut på fartygets bruttodräktighet, dels på lastat och lossat gods, uppgick till drygt 900 miljoner kronor 2013. Sedan ett par år tillbaka arbetar Sjöfartsverket med att utveckla farledsavgiften med syfte att göra avgiftsmodellen mer transparent. Ambitionen är att en ny avgiftsmodell ska vara färdigutvecklad till 2017 när den s.k. sjöfartsmiljarden upphör. Sjöfartsverket utesluter inte att det kan bli aktuellt att höja farledsavgifterna i framtiden till följd av verkets svaga finansiella ställning trots att betydande besparings- och effektiviseringsprogram har genomförts under senare år. Kritik från hela sjöfartsklustret riktas mot att Sjöfartsverket drivs som ett affärsdrivande verk och att handelssjöfarten som en konsekvens av detta betalar ett avkastningskrav till staten. Farledsavgifterna innebär en tillkommande kostnad som minskar sjöfartens relativa konkurrenskraft jämfört med andra trafikslag.

Lotsavgifter

Sjöfartsverket tillhandahåller lotsning och biträde av lots till fartyg inom svenskt sjöterritorium. Lotsavgiften debiteras per timme och baseras på fartygets bruttodräktighet. Bedömningen är att avgifterna kommer att höjas i storleksordningen 5 procent per år de kommande åren för att uppnå full kostnads-täckning. Lotsavgifterna för 2013 uppgick till knappt 440 miljoner kronor medan de totala rörelsekostnaderna för lotsningen var drygt 500 miljoner kronor samma år. I handlingsplanen slogs det fast att huvudansvaret för lotsningen även fortsättningsvis ska ligga hos Sjöfartsverket men att förutsättningarna för utökade lotsdispenser och eventuella förbättringar av förutsättningarna för öppensjölotsning bör ses över. Det är möjligt att köpa sig fri från lotsningstjänsten med farledsdispenser och det är alltså möjligt för en enskild redare att ändra kostnadsbilden. Transportstyrelsen beslutar om avgiften för lotsdispenser. Avgiften varierar bl.a. beroende på lotsledens längd. Antalet lotsdispenser ligger relativt konstant på 1 000–1 100 per år. Flera rederier menar emellertid att kostnaden för lotsdispens är alltför hög sett till dispensens giltighetstid.

Sveriges Redareförening anser att de delar av Sjöfartsverkets verksamhet som kan konkurrensutsättas också bör göras det. I uppföljningen har det framkommit att det finns såväl en marknad som ett intresse från företag att bedriva både öppensjölotsning och transporter av varor och personer till och från fartyg. När det gäller öppensjölotsning anser Sveriges Redareförening att andra aktörer ska tillåtas bedriva denna typ av verksamhet. Sjöfartsverket har inga synpunkter på huruvida denna lotsning ska konkurrensutsättas eller inte. Verket har inga speciella lotsar som är anställda för öppensjölotsning utan denna verksamhet utför man i den mån tjänsten efterfrågas och det finns tillgängliga resurser att utföra tjänsten.

Hamnavgift

En hamnavgift, vilken sätts av hamnägaren, utgår för fartyg som anlöper svensk hamn. Avgiften varierar mellan olika hamnar, men dessa bedrivs normalt sett som affärsdrivande organisationer, vilket innebär krav på kostnads- täckning och avkastning. Avgiften är vanligtvis uppdelad på en fartygsdel och en godsdel. Den fartygsrelaterade delen av avgiften beräknas utifrån fartygets storlek och differentieras normalt sett utifrån hur pass miljöanpassat fartyget är. Hamnavgiften är en avgift som, enligt flera rederier, bidrar till att sjöfarten bär högre kostnader jämfört med andra transportslag, t.ex. lastbils- och järnvägstransporter.

Forsknings- och utvecklingsinsatser

Tillgång till forskning och utveckling anses utgöra en av de förutsättningar som är avgörande för var ett fartyg registreras. Den forsknings- och innovationsmiljö som ett land kan erbjuda utgör en av de parametrar som avgör sådana beslut. I uppföljningen har det framkommit att sjöfartsforskning, utveckling, innovation och demonstration är angeläget ur ett miljöperspektiv och för de externa krav som ställs på sjöfarten regionalt, framför allt i Östersjön och Nordsjön. Sjöfartsnäringens aktörer är i stort sett ense om att en väl fungerande forskning är en viktig faktor som bidrar till sjöfartsnäringens konkurrenskraft, även om forskningen inte genererar kortsiktiga resultat och värdet för de enskilda rederierna är svårt att mäta.

Trafikverkets sjöfartsforskning

Trafikverket är den myndighet som har ansvaret för att satsa på forskning inom transportsektorn. Myndigheten ska enligt regleringsbrevet avsätta minst 50 miljoner kronor till kvalitetsgranskad sjöfartsforskning. Detta ska ställas i relation till att den sammanlagda forskningsbudgeten som uppgår till 490 miljoner kronor. Enligt Trafikverket innebär den nuvarande nivån på forskningsmedel till sjöfartsforskning en betydande ambitionsnivåhöjning jämfört med vad t.ex. Sjöfartsverket tidigare kunde satsa. Ansvariga myndigheter har gjort bedömningen att sjöfartens behov av forskning ligger på mellan 100 och 300 miljoner kronor per år.

I Sverige utgör de offentliga forsknings- och utvecklingsmedel som anvisats av regeringen även det stöd som industrin kan använda för demonstrationsprojekt i förnyelsearbetet. Detta nationella stöd är även en avgörande katalysator och kan fungera som motfinansiering då industrin söker nödvändiga bidrag från EU:s olika stödprogram. Trafikverket har regeringens uppdrag att samordna alla ansökningar om stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa när det gäller transport som upprättas av svensk aktör, eller där en svensk aktör ingår i en ansökan som upprättas av utländsk aktör. I utlysningen för programperioden 2007–2013 lämnades in totalt 20 ansökningar från Sverige, varav 15 fick delfinansiering från EU. Flera projekt rörde sjöfarten. EU har för avsikt

att stimulera till investeringar i ny teknik och har för det ändamålet öronmärkt upp till 250 miljoner euro. Svenska redare har varit framgångsrika och beviljats 40 miljoner euro av dessa medel. Branschen har fått tillgång till pengarna mycket tack vare nationellt stöd för att söka pengar.

Sjöfartsnäringen

Industrin står bakom en nollvision som innebär en sjöfart utan olyckor och utan negativ påverkan i luft och vatten. Uppföljningen visar att det råder en enighet inom näringen om att det krävs ett brett samarbete och ett långsiktigt forskningsstöd för att klara av denna nollvision. Inte minst utgör de regionala regler som infördes 2015 om svavel en stor utmaning för både sjöfartsberoende basindustri och sjöfarten som industri. Riktad sjöfartsforskning är viktig och kommer att bli än viktigare i framtiden när det gäller förmågan att hantera nya miljökrav i fråga om bl.a. kväveutsläpp, partikelutsläpp och hantering av barlastvatten.

Fyra forskningsområden lyfts fram av Sveriges Redareförening som prioriterade för att långsiktigt både stärka konkurrenskraften och realisera nollvisionen för sjöfartsnäringens miljöpåverkan: fartygs energisystem, intelligenta ombordsystem, logistiksystem och alternativa bränslen/energebärare för fartygs framdrift.

Sveriges Redareförening betonar betydelsen av att regeringen fortsätter på den inslagna väg som handlingsplanen målar upp. Det stöd till sjöfartsforskning som möjliggör bredare samarbeten mellan näring, myndigheter och akademi bör ökas för att motsvara sjöfartens betydelse för Sveriges export och import. Sveriges Redareförening anser att det är rimligt att nivån på de offentliga medlen till sjöfarten höjs från dagens 50 miljoner per år till att närma sig nivån 100 miljoner per år, detta för att säkerställa sjöfartens förnyelse och anpassning till externa utmaningar samt säkerställa sjöfartens roll i ett samverkande svenskt transportsystem.

Forskning och utvecklingsinsatser i Danmark

Den danska Sofartsstyrelsen betonar betydelsen av forskning, utveckling, demonstration och innovation inom områdena teknik, kompetens, marknader, finans, logistik, säkerhet etc. för att säkerställa den danska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Två av de största utmaningarna för den danska sjöfartsindustrin är att skapa ett konkurrenskraftigt företagsklimat och att minska påverkan på miljön och klimatet. Det främsta syftet med den danske Maritime Fond är att utveckla och främja dansk sjöfart och varvsindustri. Flera högskolor bedriver forskning inom sjöfartsområdet.

Gruppens bedömningar och slutsatser

Gruppen har konstaterat att rederierna återkommande har betonat betydelsen av de nationella ramvillkoren vid val av flaggstat. Bedömningen är att alla

ramvillkor förutom övriga finansiella stöd och olika avgifter har en betydelse vid rederiernas val av flaggstat. Förutom faktiska förändringar i ramvillkoren har också förväntningar inför framtiden om den nationella sjöfartspolitikens inriktning en betydelse för ett sådant beslut. Vart och ett för sig kanske ett ramvillkor inte avgör ett beslut att flagga ut, men de har däremot bidragit till detta och gemensamt orsakat utflaggningen. Samtidigt är det enligt gruppen viktigt att poängtera att ramvillkorens relativa betydelse varierar. Denna uppföljning har visat att det är utformningen av de svenska bemanningsreglerna samt frånvaron av ett svenskt tonnageskattesystem som är huvudanledningarna till den tilltagande utflaggningstakten under senare år.

Näringslivsfokus och myndighetsutövning

Det har i uppföljningen framkommit att man inte ska underskatta betydelsen av huruvida det finns en nationell sjöfartsstrategi och att regeringens styrning av myndigheter med hjälp av regleringsbrev och instruktioner är viktigt. Gruppen delar denna uppfattning. Uppföljningen visar att aktörerna inom sjöfartsnäringen är eniga om att det är viktigt att det finns ett näringspolitiskt mål för sjöfarten. Gruppen kan konstatera att målet att den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor inte har uppfyllts och att detta under en relativt lång tid inte aktivt har diskuterats av statsmakterna. Det är, enligt gruppens mening, viktigt att lyfta fram dessa frågor. För att bättre kunna följa upp det näringspolitiskt inriktade målet för sjöfarten borde det, enligt gruppen, övervägas att ta fram lämpliga resultatindikatorer. Resultatindikatorer för det riksdagsbundna målet skulle innebära att det skulle bli lättare att följa måluppfyllelsen över tid.

När det gäller myndigheternas verksamhetsinriktning vill gruppen understryka att ett fokus på de transportpolitiska målen inte utesluter att myndigheterna också kan arbeta för att förbättra sjöfartsnäringens näringspolitiska villkor. Åtgärder som underlättar och förbättrar näringsklimatet är, enligt gruppen, viktiga. Gruppen konstaterar att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att redovisa en strategi för hur myndigheten ska säkerställa att den i sin verksamhet tar hänsyn till näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringsutveckling. Gruppen vill betona vikten av att noggrant följa utvecklingen av detta arbete.

Skatteregler

Av uppföljningen framgår att det råder en enighet inom sjöfartsnäringen om betydelsen av att införa svenska tonnageskattebestämmelser. Gruppen är medveten om den betydelse som tillmäts en möjlighet till tonnagebeskattnings för svenska rederier. Det är enligt gruppen viktigt att ett beslut fattas och att rederiernas investeringsbeslut kan fattas utifrån marknadsmässiga överväganden och inte skattemässiga hänsynstaganden. Gruppen konstaterar att förslaget innebär att endast fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 föreslås vara kvalificerade för tonnagebeskattnings. Det innebär en begränsning för rederier som bedriver nischverksamhet med mindre fartyg.

Den s.k. 183-dagarsregeln medger möjlighet till skattebefrielse när det gäller inkomst av anställning på ett utländskt fartyg givet att ett antal förutsättningar är uppfyllda. Regeln har således inte någon betydelse vid rederiernas flaggval. Trots det anser gruppen att det kan övervägas om ett utvidgat tillämpningsområde av regeln skulle vara värdefullt då det skulle kunna förbättra tillgången av svenska befäl. En förbättrad kompetensförsörjning skulle inte enbart vara värdefullt för rederierna utan även för hela den maritima näringen.

I uppföljningen har flera aktörer pekat på att Företagsskattekommitténs förslag att slopa avdragsrätten för negativa finansnetton skulle riskera att få stora negativa effekter för den kvarvarande svenska handelsflottan. Gruppen menar att en eventuell ändring av möjligheten till ränteavdrag bör föregås av en fördjupad konsekvensanalys för svensk rederinäring. Ändrade regler som riskerar att ytterligare minska den svenskregistrerade handelsflottan bör i möjligaste mån undvikas.

Bemanningskostnader

Gruppen konstaterar att det faktum att arbetsmarknadens parter har kommit överens om en höjning av TAP-kvoterna för de Sekoanslutna och en hög grad av flexibilitet för befälen som är anslutna till Sjöbefälsföreningen innebär att TAP-avtalet har blivit mer konkurrenskraftigt. Samtidigt noterar gruppen att det trots denna förändring kvarstår en relativt stor skillnad i bemanningskostnaden mellan de rederier som utnyttjar TAP-avtalet och de rederier som utnyttjar lönenivån ombord på fartyg flaggade i öppna register. Det är enligt gruppen viktigt att slå fast att en ytterligare höjning av TAP-kvoterna och andra ändringar, t.ex. en eventuell utvidgning till att omfatta passagerarsjöfarten, är en fråga för arbetsmarknadens parter att komma överens om. Gruppen vill i detta sammanhang peka på att en oroande utveckling under senare år är att utflaggningarna delvis har tagit en ny riktning och även omfattar sedan 2013 färjetrafiken.

Sjöfartsstöd

Gruppen anser att sjöfartsstödet är en förutsättning för att kunna operera svenskflaggade fartyg inom sjöfartens alla delsegment. Sjöfartsstödet netto-lönesystem förefaller vara av speciellt stor betydelse för passagerarsjöfarten eftersom dessa fartyg har en högre bemanning jämfört med andra fartygssegment. Nya affärsområden håller på att växa fram inom sjöfartsnäringen. Dessa affärsområden utnyttjar ofta mindre fartyg som understiger 100 bt, vilket innebär att de inte är berättigade till sjöfartsstöd.

Övriga finansiella stöd

Gruppen noterar att man inom sjöfartsnäringen är enig om Svenska Skeppshypoteks betydelse när det gäller att erbjuda rederier lån, inte minst eftersom de normalt sett erbjuder en mycket högre belåningsgrad av fartygen jämfört

med affärsbankerna. Gruppen instämmer med övriga aktörer inom sjöfartsnäringsringen att det är olyckligt att de nuvarande reglerna begränsar utlåningsverksamheten i tider när marknadsvärdena är nedpressade på fartyg. Tilläggsinvesteringar för att uppfylla t.ex. kommande miljökrav och energieffektivisering är viktiga för att Sverige också i fortsättningen ska ligga i framkant när det gäller att bedriva en miljöanpassad sjöfart. Gruppen skulle därför välkomna ändrade kriterier för Svenska Skeppshypoteks utlåningsverksamhet som möjliggör krediter utöver normal belåningsgrad när företaget i övrigt anses vara solvent eller att en riskavtäckningsfond inrättas.

Det särskilda stödet som kompensation för studenters mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg påverkar av förklarliga skäl inte rederiernas flaggval. Gruppen bedömer trots det att åtgärden är viktig för att säkerställa den långsiktiga tillgången i Sverige på personer med maritim kompetens för både enskilda rederier och för hela sjöfartsklustret. Många tjänster är beroende av personer med genomgången sjöbefälsutbildning.

Administrationskostnader och tillsynsarbetet

Gruppen menar att det är de totala merkostnaderna vid val av flagg som avgör i vilket land ett rederi väljer att registrera ett fartyg, dvs. att eventuella merkostnader för tillsynsarbetet påverkar rederiernas konkurrensförhållanden. Det är viktigt att beakta detta i det fortsatta utvecklingsarbetet. Gruppen anser att Transportstyrelsens pågående projekt där man utreder vilka ytterligare uppgifter som i framtiden skulle kunna delegeras till klassificeringssällskapen är välkommet. En brist med den nuvarande arbetsordningen är att Transportstyrelsen saknar tydliga incitament att hålla låga tillsynskostnader. Detta problem aktualiserades vid genomförandet av bestämmelserna att överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till erkända sjöfartsskyddsorganisationer. En utökad delgeringsordning efterfrågas av rederinäringsringen och skulle innebära en förbättring av villkoren i förhållande till andra flaggstater. En administrativt sett mindre betungande tillsyn och lägre kostnader skulle enligt gruppen förbättra förutsättningarna att bedriva rederiverksamhet under svensk flagg. Även detta är en fråga som är viktig att fortsatt följa.

Olika avgifter

Gruppen konstaterar att av avgifternas konstruktion följer att hamn-, farleds- och lotsavgifter har en försumbar betydelse för rederiernas flaggval. Till skillnad från registreringskostnaderna beror dessa avgifter endast på fartygets storlek/kapacitet och är således flaggneutrala.

Forsknings- och utvecklingsinsatser

Det är lite mer oklart vilken betydelse som forskning och utvecklingsinsatser har för valet av flaggstat. Av forskningens natur följer att alla rederier kan ta del av genererade forskningsresultat. Riktad sjöfartsforskning är enligt gruppen

pen viktigt inte minst när det gäller att hantera kommande miljökrav som kommer att ställas på sjöfarten, t.ex. hantering av barlastvatten och kväve- och partikelutsläpp. Gruppen menar därför att den forsknings- och innovationsmiljö som ett land kan erbjuda är en parameter som avgör flaggval. Det är därför viktigt att även i fortsättningen beakta forskningsfrågorna och behovet av forskningsmedel som avsätts för sjöfartsforskningen för att möta de utmaningar som sjöfarten står inför i framtiden, inte minst inom miljö- och energiområdet. Gruppen vill framhålla vikten av att Sverige medverkar i internationella forskningsprojekt då detta har stor näringspolitiskt betydelse.

Svenskt sjöfartskluster

I uppföljningen har det framförts att en viktig anledning till att det är viktigt att behålla en inhemskt flaggad handelsflotta är att det stimulerar annan kringliggande verksamhet och att det bidrar till att upprätthålla sjöfartskompetensen i Sverige. Gruppen vill understryka att sjöfarten förutom direkta bidrag till den svenska ekonomin också har en indirekt påverkan i form av arbetstillfällen inom t.ex. reparationsvarv, hamntjänster, försäkring och andra shippingrelaterade finansiella tjänster. Den minskande svenskflaggade handelsflottan har enligt flera rederier resulterat i att den maritima infrastrukturen gradvis har börjat monteras ned, t.ex. när det gäller det tillgången till varvstjänster och bank- och försäkringsmäklare. Detta är enligt gruppens mening en olycklig utveckling.

Gruppen menar att det är oroväckande att aktörer inom sjöfartsklustret upplever vissa problem vad gäller kompetensförsörjningen. Det vore därför enligt gruppen önskvärt att storleken på den svenskflaggade handelsflottan ökar för att därigenom säkerställa den långsiktiga kompetensförsörjningen för t.ex. rederier, myndigheter och hamnar. Svensk kompetens inom det maritima området är dessutom viktigt för att kunna bidra till att utveckla säkra och hållbara sjötransporter. En fortsatt utflaggning innebär att det blir svårt att behålla utbildning och forskning och utveckling i Sverige. Det är viktigt att fortsatt följa utvecklingen i denna fråga. Gruppen menar att det är oroväckande att storleken på den svenskflaggade handelsflottan förefaller befinna sig på en nivå där den kritiska massan är otillräcklig för att bibehålla en tillräcklig sjöfartskompetens inom landet.

IMO

Sjöfartens miljöpåverkan och sjösäkerhet är områden som baseras på internationellt samarbete. När det gäller det internationella arbetet ansåg sjöfartsutredningen att möjligheten att på ett effektivt sätt vinna gehör i det internationella arbetet inom miljö- och sjösäkerhet påverkas av att Sverige har en egen handelsflotta och av att det finns svensk sjöfartskompetens. Gruppen delar utredningens bedömning att bibehålla nationella handelsflottor innebär att EU-länderna tillsammans får en starkare röst i internationella organisationer gentemot de sjöfartsnationer som prioriterar sjösäkerhet och miljöfrågor lägre än de flesta av de europeiska sjöfartsländerna.

Gruppen konstaterar att det finns en risk för att Sverige på sikt kommer att få mindre reell makt inom IMO på grund av den minskande svenskflaggade handelsflottan. Med en minskande egen sjöfart riskerar Sverige att tappa både förutsättningar och trovärdighet när det gäller vilka regler som ska gälla för den internationella sjöfarten. Detta skulle kunna leda till att Sverige får minskade möjligheter att påverka utformningen av framtida miljö- och säkerhetsregler. Det är en politisk dimension som påverkar Sverige som land, men i begränsad utsträckning de enskilda rederierna. Det är därför enligt gruppen angeläget att Sverige behåller sin plats i IMO:s råd också i framtiden. Av den anledningen är det viktigt att den svenskflaggade handelsflottan inte minskar ytterligare.

Skillnader i ramvillkor mellan Sverige och Danmark

Uppföljningen visar att centrala ramvillkor är mer fördelaktiga i Danmark än i Sverige. Gruppens bedömning är att ramvillkoren i form av sjöfartspolitik, näringslivsfokus och myndighetsutövning, skatteregler – tonnagebeskattning, bemanningskostnader och administrationskostnader och tillsynsarbetet är mer fördelaktiga i Danmark, medan sjöfartsstödet och forsknings- och utvecklingsinsatser bedöms vara i princip likvärdiga.

Gruppen konstaterar att de två viktigaste skillnaderna mellan Sverige och Danmark är förekomsten av ett danskt internationellt skeppsregister och ett danskt tonnageskattesystem. Det danska systemet gör att rederierna kan minska sina bemanningskostnader och ökar deras finansiella stabilitet. Gruppen konstaterar att flera intervjuade rederier säger att avsaknaden av en möjlighet till tonnagebeskattning, högre bemanningskostnader, förekomsten av en långsiktig sjöfartspolitik men också delegeringen av tillsynen till certifierade klassificeringssällskap har varit viktiga faktorer bakom beslutet att flagga ut fartyg till Danmark.

Gruppen vill framhålla att det förefaller råda en helt annan samsyn i Danmark mellan näringen och staten när det gäller villkoren för att bedriva rederyksamhet, och att sjöfartsmyndigheterna i Danmark generellt sett är mer tillmötesgående jämfört med motsvarande myndigheter i Sverige. En anledning till denna skillnad mellan länderna kan enligt gruppen bero på avsaknaden av en sjöfartsstrategi i Sverige. Gruppen menar att förutsättningarna för att utarbeta en motsvarande svensk sjöfartsstrategi kan övervägas och att en sådan strategi inte skulle ersätta utan i stället kompletterar en maritim strategi.