

# Motion till riksdagen 2019/20:614

av **Jimmy Ståhl m.fl. (SD)**

## En konkurrenskraftig svensk sjöfart

---

1 Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2 Sverigedemokraternas vision för en konkurrenskraftig svensk sjöfart .....	4
2.1 Vision.....	5
3 Svensk sjöfarts betydelse.....	5
4 Sjöfartens historiska betydelse .....	6
5 Konkurrens inom sjöfarten .....	7
6 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för en konkurrenskraftig sjöfart .....	7
6.1 Inrätta ett sjöfartsråd .....	7
6.2 Sjöfartsverket.....	8
6.3 Ta bort farledsavgifter och se över lotsavgifter .....	8
6.4 Sjöfartsverkets roll.....	8
6.5 Tonnageskatt.....	9
6.6 Stämpelskatt.....	9
7 Internationellt och europeiskt samarbete.....	10
7.1 Internationella sjöfartsorganisationer .....	10
8 Svensk sjöfart i Europa och på den inre marknaden .....	10
9 Stärkt infrastruktur för svensk sjöfart.....	11
9.1 Farledsfördjupningar.....	11
9.2 Prämtrafik, en lastbil på vattnet .....	11
9.3 Slussar och jordskredssäkring.....	12
9.4 Lotsfri inlandssjöfart.....	13
9.5 Kollektivtrafik på vatten .....	13
10 Trygg och säker sjöfart.....	13
10.1 Säkerhetsklassade dryports .....	14
10.2 Lotsverksamhet.....	14
10.3 Alkobommar .....	14
10.4 Sjöroveri .....	15

10.5 Utmärkning av sjökort .....	15
11 Sjöfart med miljö i fokus .....	15
11.1 Svaveldirektivet .....	16
11.2 NOx-direktivet .....	16
12 Forskning, innovation och utbildning för framtidens sjöfart.....	17
13 Kultur inom svensk sjöfart .....	17
13.1 Utökad K-märkning .....	17
13.2 Förmåner för K-märkta fartyg .....	17

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort farledsavgifter från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort kostnader för isbrytning från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över Sjöfartsverkets roll och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler fartyg bör ges möjlighet att omfattas av tonnageskatt och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stämpelskatt och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör verka i internationella samarbeten som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strukturfonder som används till europeiska sjöprojekt endast ska stimulera reell tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska sjöprojekt lanseras och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa europafördraget enligt artikel 69 och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa Europafördraget enligt artikel 5 i protokollet och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra farledsfördjupning i Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en farledsfördjupning vid Malmporten och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om prämtrafik och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredssäkring av Göta älv och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att farledsavgiftsbefria trafik på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsverksamheten på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kollektivtrafiken på vatten och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra fjärrlotsnavigering av fartyg och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utmärkningen av sjökort och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidläckage ska tas med i beräkningarna i nya miljöförslag som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöregler som berör sjöfarten som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svaveldirektivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att NOx-direktivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strategisk forskning inom sjöfarten bör prioriteras och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskning bör leda till reell tillväxt och stärkt sjöfartsnäring och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökad K-märkning och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förmåner för K-märkta fartyg och tillkännager detta för regeringen.

## 2 Sverigedemokraternas vision för en konkurrenskraftig svensk sjöfart

Sverigedemokraterna ser sjöfartens stora betydelse för hela transportsystemet. Vår strategi för en konkurrenskraftig svensk sjöfart sträcker sig dock inte enbart till fartyg som trafikslag då vi menar att alla trafikslag bör vara inkluderade och tas med i en heltäckande transport- och infrastrukturplanering. I ett väl fungerande och hållbart samhälle bör förutsättningar skapas för sjöfarten att samverka med övriga trafikslag, oavsett om det gäller leveranser av produkter till en lokal butik på den svenska landsbygden, frakt av fordon till den internationella gruvindustrin, lokala sjötransporter eller internationell passagerartrafik. Även central myndighetsutövning och viktiga samhällsfunktioner som försvar, sjukvård och polis är i stort behov av båt och fartyg som transportmedel med tillhörande infrastruktur. Utöver sjöfarten och de övriga trafikslagens roll i samhället vill vi även lyfta fram vikten av digital infrastruktur. Digitaliseringen är grundbulten i dagens samhälle och vi menar att även digital

informationsöverföring och digital infrastruktur ska planeras och samverka med övriga trafikslag för att generera bästa möjliga samhällsnytta.

## 2.1 Vision

Vi sverigedemokrater avser att stärka den svenska sjöfartens förutsättningar genom direkta och indirekta satsningar samt genom nya och skärpta lagförslag. I en väl sammanhållen sjöfartspolitik är även it-, infrastruktur- och övriga trafikslag inkluderade.

## 3 Svensk sjöfarts betydelse

Genom vårt geografiska läge utgör Sverige i det närmaste en ö uppe i norr. Sverige har en enormt lång kuststräcka med över 50 hamnar. Ur ett svenskt perspektiv är detta positivt då frakt med fartyg är det mest effektiva sättet att frakta gods. Att frakta gods på vattnet är även effektivt ur miljösynpunkt och minskar belastningen på vägar och järnvägar. Sjöfarten är därmed mycket viktig, särskilt för industrin och näringslivet i sin helhet då Sverige har stor export genom bland annat gruvnäring och skogsindustrin.

Den svenska sjöfarten kan delas in i flera olika transportsätt och fartygsbestyckningar, därav genererar detta ett mångfasetterat sätt att transportera gods och passagerare. Oceanfartyg fraktar exempelvis gods långväga ifrån Sverige till USA eller Kina. Dessa fartyg är oftast mycket stora och rymmer mycket gods. Även inlandssjöfarten är av betydelse, men används flitigast i Holland och Tyskland, där gods transporteras på floder, oftast med pråmar. Holland har till och med satt upp riktlinjer om att 50 procent av den inhemska trafiken ska utgöras av trafik på vattnet. Inom Sverige är det dock endast 7 procent av godset som fraktas med fartyg.

Det finns en uppsjö av användningsområden för olika fartyg, till exempel kraftfulla isbrytare, gigantiska fraktfartyg till högteknologiska forskningsfartyg. Fraktfartyg som ett enskilt segment har även en uppsjö med olika varianter. Fartyg kan användas och klassificeras i en mängd olika varianter, exempelvis container-, styckegods-, RORO-, ROPAX- och rena PAX-fartyg. Passagerarfartyg som segment har även en stor roll och kan se väldigt olika ut, bland annat små fartyg som agerar likt en taxi ute i skärgården, till stora kryssningsfartyg som seglar över hela världen. Det finns särskilt många kryssningsfartyg som trafikerar Sverige. Stockholm, Göteborg och Helsingborg samt Ystad och Trelleborg har dagliga avgångar, ibland flera gånger varje dag, där man bland annat kan åka till Tyskland, Polen, Danmark, Finland, Estland och Lettland.

Sverige har av geografiska skäl många städer nära eller runt vatten. Historiskt sett var det enklare att ta sig fram via vattenvägarna. Kollektivtrafiklösningar via vattenvägarna är även idag smidigt och ekonomiskt. Waxholmsbolaget trafikerar exempelvis en sträcka på 20 mil mellan Arholma i norr och Landsort i söder. Det finns även andra transportsätt på svenska vatten.

En pråm är ett lastfartyg, vanligen utan egen framdrivningsmaskin, avsedd att bogseras. Pråmen har vanligtvis fartygsskrov och kan vara flatbottnad och plattgattad i både för och akter. Pråmen kan både bogseras eller knuffas och kan förekomma i flod-, insjö- och havstrafik. Pråmen är inte djupgående och kan lasta allt från bulk till

container genom exempelvis egen kran, därmed kan pråmen arbeta där det inte finns tillgång till en hamn.

## 4 Sjöfartens historiska betydelse

Under 1600-talet gick Sverige från att vara ett litet, fattigt kungarike i den nord-europeiska periferin utan större inflytande till att bli en av de viktigaste stormakterna i europeisk politik. I och med tidigt 1600-tal till början av 1700-talet så var vi kanske den mäktigaste staten kring hela Östersjön. På 1730-talet kom dock handeln igång på allvar med Ostindiska Companiet i spetsen. Svenska Ostindiska Companiet hade då sitt säte i Göteborg och alla expeditioner startade och slutade därmed i den västliga svenska hamnstaden. Handelsresor på 30 månader var inte ovanliga på den tiden, då dessa expeditioner begav sig ända till Kina där man bytte till sig te, porslin, kryddor och siden. Den svenska sjöfartens riktiga guldålder inleddes dock efter andra världskriget då varvsindustrin fortfarande var i full produktion. Sverige hade därmed en av de största varvsindustrierna i världen.

I dag ser dock den globala sjöfarten annorlunda ut, särskilt för svensk del gällande konkurrens och handel med varor i allmänhet. Lastbilen och tåget är idag sjöfartens största konkurrenter. Sjöfarten har dock stora volymfördelar i jämförelse även om det tar längre tid att komma fram till slutdestinationen. Fartyg fraktar allt ifrån sten, olja, salt och bilar men även produkter ifrån näthandeln. Förr var det vanligt med styckegods i sjöfarten men för att få en snabbare hantering i hamnarna lastas det mesta numera i containers. De största fartygen lastar cirka 20 000 TEU (20-fots container)<sup>1</sup>, jämfört med 1–3 st TEU för en lastbil. Även om sjötransporter utgör grundbulken i svensk industri måste sjöfarten även knyta an de övriga trafikslagen för att generera en heltäckande infrastrukturplanering.

Sverige är ett exportberoende land med ett exportvärde som motsvarar cirka 45 procent av BNP<sup>2</sup>. Svensk varuexport består i hög grad av industrivaror, såsom fordon, maskiner och skogsindustriprodukter, som nästan uteslutande fraktas med fartyg, därav sjöfartens betydelse. Sverige har även ett stort behov av att importera varor som exempelvis olja, bilar samt el- och teleprodukter. Även tjänsteresor är av stor betydelse för sjöfarten. Oavsett vilka varor och tjänster som transporteras till och från Sverige är den grundläggande infrastrukturen viktig. Det är exempelvis inte ovanligt att hamnarna specialiserar sig på en viss sorts gods, men det finns även blandhamnar där all sorts trafik hanteras, exempelvis containers, RORO och styckegods, även passagerare.

Handeln som är kopplad till sjöfarten är därmed viktig för att hela det svenska samhället ska kunna fungera optimalt och för att företag ska kunna växa och generera arbetstillfällen. Det har aldrig tidigare fraktats så mycket gods till och från Sverige via sjövägen som det gör idag. Sjöfarten är därmed både direkt och indirekt en stor arbetsgivare, särskilt gällande de kringliggande verksamheterna som berör svensk industri angående exempelvis forskning och utveckling, reservdelsindustrin och teknikföretag. Det sägs att ett jobb till sjöss genererar fyra jobb i land. Med den vetskapen är det viktigt att arbeta för att stärka sjöfartens möjligheter och öka antalet fartyg med svensk flagg.

<sup>1</sup> Källa: Madrid Maersk samt OOCL Hong Kong.

<sup>2</sup> <https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Ekonomi/Utrikeshandel/Export-och-import-over-tid/>.

## 5 Konkurrens inom sjöfarten

På den globala marknaden, särskilt inom sjöfarten, är det viktigt att konkurrensen sker på likvärdiga villkor, då extra kostnader för frakt och slutligen priset på en produkt generellt är mer viktigt för den enskilde konsumenten, snarare än vilken flagg fartyget har, som skeppat produkten. En snedvriden konkurrens kan därmed uppstå om svenska fartyg tyngs med skatter och avgifter eller andra pålagor som fartyg med annan flagg inte belastas med. Exempel på tidigare snedvridning är att Sverige under lång tid var det enda sjöfartslandet inom EU som saknade systemet för förenklade skatteregler, så kallad tonnageskatt. Införlivandet av svaveldirektivet i bland annat Östersjön och Nordsjön, det så kallade SECA-området har fått vissa snedvridande effekter.

Fartyg som trafikerar svenska vatten och anlöper en hamn betalar farledsavgift, en avgift som bland annat Sverige och Finland tar ut. Finland har till skillnad från Sverige sänkt sina farledsavgifter för att inte sjöfarten skulle betungas allt för mycket när svaveldirektivet infördes. Även kommande regelverk gällande utsläpp av kväveoxider, NO<sub>x</sub>, i NECA-området kan bli till en konkurrensnackdel för svenska fartyg. Oavsett intentionen med dessa pålagor och hur dessa påverkar Sverige i sin helhet är konkurrensen global. Tyngs den svenska sjöfarten och svensk industri i alltför stor omfattning resulterar detta i både negativt koldioxidläckage och utflaggningar.

Den svenskflaggade handelsflottan har minskat drastiskt sedan en tid tillbaka och omfattade endast drygt 100 fartyg mellan åren 2014 och 2015. Det är en minskning med över 60 procent de senaste 15 åren. Under samma tid har övriga europeiska handelsflottor ökat med 70 procent. Svensk sjöfart har dock fått större tillväxtpotentialer i och med att tonnageskatten har införts. Konkurrensmöjligheterna för svensk sjöfart kan uppenbarligen stärkas genom mer rättvisa ekonomiska förutsättningar.

## 6 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för en konkurrenskraftig sjöfart

Sverigedemokraterna värnar om sjöfarten som transportmedel och ser betydelsen av korrekta ekonomiska styrmedel som inte strider mot europeiska konkurrensregler. Långsiktiga konkurrensneutrala villkor ska gälla, som har till uppgift att skapa en god samsyn mellan marknadens olika parter, både nationellt och internationellt. Den svenska sjöfarten konkurrerar på den globala marknaden och det behöver industrin och politiken förhålla sig till, på både gott och ont. Det viktiga är att trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningar, förlorade arbetstillfällen och negativ miljöpåverkan.

### 6.1 Inrätta ett sjöfartsråd

För att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen bör det inrättas en samverkansplattform i form av ett sjöfartsråd. Rådet bör ges mandat att ta fram en långsiktig strategi för hela den maritima näringen och årligen rapportera till regeringen. Rådet bör ha en allsidig sammansättning och bestå av bland annat den maritima industrin, fackliga parter och universitet samt forskning-, utbildningsinstitutioner och berörda myndigheter. Även internationell kompetens i form av organisationer kan ingå. Fokus bör vara att stärka svensk sjöfart

och generera liknande villkor och förutsättningar som för konkurrerande sjöfartsnationerna samt identifiera tillväxthämmande faktorer inom hela sjöfartsområdet, såväl oceantrafik, kustsjöfart som trafik på de inre vattenvägarna. Sjöfartsrådets mål bör vara att ta fram underlag som kan bidra till tillväxt för svensk sjöfart och den maritima industrin, och som kan ligga till grund för beslut på politisk nivå, då underlag och förslag får en större förankring, vilket bidrar till större tydlighet, stabilitet och långsiktighet.

## 6.2 Sjöfartsverket

En satsning på sjöfarten handlar i ett första skede om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket för att lyfta bort exempelvis kostnader ifrån den svenska sjöfarten gällande bland annat isbrytning och farledsavgifter. I ett andra skede ska möjligheten att anslagsfinansiera hela Sjöfartsverket samt möjligheten att lyfta ut andra kostnadsdrivande verksamheter ifrån Sjöfartsverket utredas; dessa belastar idag sjöfarten.

## 6.3 Ta bort farledsavgifter och se över lotsavgifter

Sjöfarten som trafikerar Sverige betalar så kallade farleds- och lotsavgifter, som i sin tur delvis finansierar Sjöfartsverkets verksamheter, bland annat isbrytning i farleder. Sverige och Finland är ett par av få länder som tillämpar dessa farledsavgifter. Finland halverade sina farledsavgifter när SECA-direktivet infördes, för att inte kostnaden skulle skena iväg ytterligare för den finska sjöfarten. Svenska Sjöfartsverket har istället infört en ny avgiftsmodell, som fått vissa svenska redare att slå bakut på grund av höjningar på 200 procent på sina redan betungande farledsavgifter.

Genom en satsning på Sjöfartsverket får sjöfarten ekonomiska lättnader för att möjliggöra att mer gods transporteras med fartyg. Farledsavgifter och kostnader för isbrytning i svenska vatten bör därmed i ett första skede sänkas eller tas bort. Värt att notera är att enbart kostnader för isbrytningen ligger på 250–300 miljoner kronor om året beroende på hur mycket is det finns. Även lotsavgifterna behöver ses över då tekniska framsteg möjliggör exempelvis fjärrstyrning. Genom att redare får mer rimliga kostnader, kommer antalet transporter på vattenvägarna att öka.

## 6.4 Sjöfartsverkets roll

Sjöfartsverket är ett affärsverk som delvis finansieras av farledsavgifter, och dessa avgifter betalas när ett fartyg anlöper en hamn. Utvecklingen inom sjöfarten är dock att fartygen blir större och större för att minska fraktkostnaden per enhet. Med större fartyg blir det färre anlöp och Sjöfartsverket tvingas därmed att höja farledsavgifterna för att få ekonomin att gå ihop. Effekten av höjda avgifter blir att redare som trafikerar hamnar mer frekvent med mindre fartyg får minskad lönsamhet och kan därmed tvingas sluta anlägga svenska hamnar, vilket resulterar i att Sjöfartsverket återigen höjer avgifterna då färre betalar farledsavgifter. Detta är en negativ spiral där färre tvingas betala mer och godset riskerar att lämna sjöfarten för att istället transporteras på exempelvis lastbil. Vi anser att Sjöfartsverkets roll och organisation behöver ses över i och med att marknaden förändras, och vår vision är att verket slutligen anslagsfinansieras för att i större omfattning än idag kunna fokusera på att stärka sjöfartens roll.



## 6.5 Tonnageskatt

Svensk sjöfart har fått större tillväxtpotentialer genom förenklade skatteregler i och med tonnageskatten som nu är införd. Sjöfarten är dock fortsatt hårt konkurrensutsatt och behöver mer likvärdiga villkor i förhållande till andra nationer. Det är därför olyckligt att finansieringen av tonnageskatten delvis tas från sjöfartsstödet eftersom detta motverkar syftet med tonnageskattesystemet. Syftet är att behålla fartyg under svensk flagg och försöka öka antalet fartyg i det svenska registret. Fler svenska fartyg ger utbildningsplatser och genererar fler landbaserade arbeten. Svensk sjöfart är positiv till tonnageskatten men vill se att fler fartyg kan få möjligheten att väljas omfattas av den blå skatten.

## 6.6 Stämpelskatt

Svenska rederier är i många delar världsledande och ligger långt framme avseende utvecklingen av miljövänliga fartyg. Sjöfarten är i grunden ett klimatsmart transportslag. Det är viktigt att sjöfarten ges möjlighet att bidra till att möta klimatutmaningar och osunda konkurrensförhållanden. Fartygsinvesteringar innebär stora kapitalinvesteringar. Att dessutom utrusta fartyg med miljöteknik som går utöver minimikraven innebär ännu större investeringar.

För investering av exempelvis denna typ krävs att lån tas upp i lämpliga kreditinstitut, vilka i sin tur kräver en säkerhet. Denna säkerhet garanteras genom pantbrev. Vid utfärdande av pantbrev utgår i Sverige en särskild stämpelskatt på 0,4 procent av in-teckningsbeloppet. I och med att fartygsinvesteringar kan uppgå till flera hundra miljoner kronor och i vissa fall miljardbelopp blir även stämpelskatten en betydande kostnad.

Det kan bli dyrare för svenska rederier som vill ligga i framkant och utrusta sina fartyg med ny klimat- och miljöteknik som går utöver dagens lagstiftning. Rederier som vill investera i ytterligare miljöteknik ombord erhåller därmed en högre kostnad för stämpelskatt. Flertalet länder har därmed avvecklat stämpelskatten i syfte att öka inflaggningen, då man har noterat att stämpelskatten motverkar att fartyg kommer in under deras tonnageskattesystem och därmed minskar de samlade skatteintäkterna.

För att öka incitamentet, få fler svenskflaggade fartyg och en renare flotta än vad lagstiftningen kräver bör man se över regelverket med stämpelskatt för fartyg.

Sverigedemokraterna vill

- inrätta ett sjöfartsråd
- ta bort farledsavgifter ifrån sjöfarten
- ta bort kostnader för isbrytning ifrån sjöfarten
- se över lotsavgifter
- se över Sjöfartsverkets roll
- att fler fartyg kan omfattas av tonnageskatt
- se över stämpelskatten för sjöfarten.

## 7 Internationellt och europeiskt samarbete

Sverigedemokraterna ser betydelsen av att skapa rätt förutsättningar för att svenska företag ska kunna ta vara på de globala möjligheterna gällande bland annat samarbete, handel, tillväxt och hållbarhet, inte minst inom EU:s inre marknad, men även att Europa ser Sverige och svenska företag som viktiga handelspartners med likvärdiga konkurrensvillkor. Genom sunda europeiska konkurrensförhållanden och att EU i sin tur styr internationella avtal i positiv riktning för den europeiska industrin, kommer detta att generera långsiktig ekonomisk stabilitet både i Europa och i Sverige. Genom att Sverige ytterligare lyfter fram den svenska sjöfartens betydelse gällande kompetensförsörjning, arbetsvillkor, miljö, forskning och utveckling anser vi att detta gynnar Sverige i sin helhet och Sverige som handelspartner i Europa.

### 7.1 Internationella sjöfartsorganisationer

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

Sverigedemokraterna vill

- att Sverige är delaktig i internationella samarbeten gällande sjöfart.

## 8 Svensk sjöfart i Europa och på den inre marknaden

Sverigedemokraterna ser betydelsen av att ta vara på den inre marknaden inom EU och behovet av långsiktiga reella tillväxtåtgärder, innovation, hållbarhet, kompetensförsörjning och handel. Europeiska kommissionen kan förvisso i viss mån ha goda intentioner angående mål gällande exempelvis den europeiska och svenska sjöfartsindustrin, men dessa mål kan nås på olika sätt. Mål för den europeiska industrin i sin helhet ska vara konkreta, realistiska och ekonomiskt förankrade, detta för att generera en långsiktig trovärdighet, både mot investerare, men även mot EU-medborgare, dessvärre har vi dock återkommande sett motsatsen.

Kommissionens förslag gällande ständigt ökade kostnader är negativt. Nu ökas EU-budgeten i vissa delar med cirka 50 procent som berör bland annat infrastruktur<sup>3</sup>. Skenande kostnader som dessa och att Storbritannien som nettogivare drar sig ur EU kommer att bli ytterst problematiskt gällande kommande budgetar och inför reella satsningar inom exempelvis sjöfartsindustrin. Budgethöjningar på 50 procent som exempelvis berör sjöfartsindustrin är orimliga och oproportionerliga. Det strider mot proportionalitetsprincipen och bör stoppas. Det finns även en otydlighet i hur dessa förslag ska behandlas i riksdagen.

<sup>3</sup> Förslag om inrättade av fonden för ett sammanlänkat Europa och upphävande av förordning (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014.

Riksdagen bör följa Europafördraget artikel 69 och artikel 5 i protokollet, som beskriver mer utförligt hur Europafördraget ska tolkas, vid tolkning av subsidiaritetsprövning.

Sverigedemokraterna vill

- att Sverige är en del i internationella samarbeten som berör sjöfarten
- att strukturfonder som används till europeiska sjöprojekt endast ska stimulera reell tillväxt
- att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska sjöprojekt lanseras
- att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa Europafördraget enligt artikel 69
- att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa Europafördraget enligt artikel 5 i protokollet.

## 9 Stärkt infrastruktur för svensk sjöfart

Infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för en god sjöfart. Om passagerare, information eller gods inte kan ta sig till eller från en hamn spelar det ingen roll hur stor kapacitet hamnen har då personer, information eller gods blir kvar i hamnen eller fördröjs genom fysiska, digitala men även juridiska hinder. För många hamnar är därmed vägar, digital infrastruktur och järnväg av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt genom att hamnflödena flyter utan onödiga hinder och därmed underlättar för både industrin och den närliggande stadens invånare.

Sverige har en lång kust med över 50 hamnar. Med ett sådant stort utbud av hamnar ges stora möjligheter att med olika typer av gods finna en hamn att skeppa sina varor. Genom kustsjöfarten ges möjlighet att hämta gods i en mindre hamn för att sedan lämna av det till en större hamn, en uppsamlingshamn, en så kallad hubb där sedan vidare utsklippning sker till andra kontinenter som exempelvis Asien, USA eller Australien.

### 9.1 Farledsfördjupningar

För att kunna nyttja sjöfartens kapacitet maximalt måste farleder och hamnar vara tillräckligt djupa för de nya och större fartyg som byggs. Större fartyg kan transportera mer gods till ett billigare pris per enhet men även generera exempelvis större miljönytta. Trenden bland rederierna är att det byggs större fartyg för att klara den hårda konkurrensen. Göteborgs hamn är ett exempel på en hamn som är i behov av fördjupning för att klara av den kommande direkttrafiken av den nya typen av fraktfartyg. Även Malmporten som är kopplad till gruvnäringen uppe i norr är i behov av farledsfördjupning. Utan dessa farledsfördjupningar kan fartygen inte lasta fullt, vilket är negativt för industrin och sjöfarten i sin helhet.

### 9.2 Pråmtrafik, en lastbil på vattnet

Ett enda modernt pråmfartyg kan lasta lika mycket gods som 100 lastbilar men har enbart en lastbilmotor som framdrift; det gör pråmtrafiken energi- och miljöeffektiv. Med pråmfartyg i city- och regionlogistik kan antalet tunga lastbilstransporter minskas.

Genom att minska antal tunga transporter optimeras transportflöden och transport-systemet blir mer effektivt och hållbart. Pråmfartyg är högteknologiska och specialiserade för olika typer av last som containrar, bulk, bränsle och tex roro-laster. Pråmfartyg är långa, smala och har ett lågt djupgående. De trafikerar enbart klassade inre vattenvägar och är anpassade för trafik i trånga miljöer, sjöar, kanaler och att gå under låga broar i stadsmiljöer. Pråmfartyg är dessutom inte beroende av en etablerad hamn utan kan anlöpa en enklare kajanläggningar och lastplatser, då det finns självlastande pråmar med egen kran. Ett exempel är att istället för att lastbilar åker skytteltrafik med snömassor till en deponi kan ett mindre antal lastbilar transportera snön till närmaste kaj och låta en pråm frakta snön från staden till en deponi. Behovet är liknande för byggavfallssäcker som ska transporteras till återvinning.

För att möjliggöra pråmtrafik i större utsträckning än idag kan blickarna riktas mot Holland och Tyskland där trafiken med pråm har utvecklats under lång tid. Sverige har genom EU-regelverk för inre vattenvägar möjligheten att sätta våra egna regler, på grund av att våra vattenvägar inte passerar ett annat land. 2014 möjliggjordes inre vattenvägar i Sverige men inget har gjorts för att öka trafiken. Regelverket för de inre vattenvägarna ska ses över för att främja pråmtrafik på skyddade vatten. I översynen bör det även utredas om lotsplikt och farledsavgifter kan tas bort.

### 9.3 Slussar och jordskredssäkring

För att ta sig från Göteborg till Vänern via sjövägen på Göta älv måste ett antal slussar passeras. Dessa slussar har enligt Trafikverket en maximal livslängd fram till 2030. Slussarna måste därmed bytas ut mot nya före 2030 – annars kommer trafiken på Göta älv att stängas ner. Detta är problematiskt, då Göta älv har stora möjligheter att via pråmtrafik kunna frakta gods som idag går på lastbil och järnväg. Om pråmtrafiken kommer igång kan gods motsvarande 50 000 lastbilar gå sjövägen istället för på vägarna<sup>4</sup>. Göta älv är även viktig i flera perspektiv som bland annat ett populärt turiststråk samt förser Göteborg med dricksvatten.

Runt älven finns mycket kvicklera vars egenskaper gör att lerjordens hållfasthet försämras dramatiskt om leran skakas om. Det innebär att om ett skred inträffar så kan det utvecklas till att omfatta ett större område än beräknat och därmed få stora konsekvenser för Vänern ända till Göteborg och de sex kommuner som ligger i direkt anslutning till älven. Vi ser därmed betydelsen av att jordskredssäkra älven inom närtid. För att minska kostnaden med jordskredssäkringen görs detta lämpligen i samband med renovering eller ombyggnation om slussarna. Ansvaret att skredssäkra älven bör tillfalla staten och inte den enskilda kommunen eller villaägaren. Det som oroar är att om en alltför stor kostnad läggs på enskilda villaägare och små kommuner så finns risken att de väljer att inte jordskredssäkra eftersom kostnaden blir för stor.

Kommuner och fastighetsägare kan få bidrag med upp till 70 procent för att skredssäkra marken runt älven. Att skredssäkra och säkra infrastrukturen fullt ut bör ligga i statens ansvar. Bolaget Vattenfall är beroende av att älven är fungerande för elproduktion. Regeringen bör påskynda arbetet med att jordskredssäkra älven och byggnation av nya slussar för att säkra sjöfartstrafiken i Vänern.

<sup>4</sup> Sjöfartstidningen.



något oförutsett händer. De som arbetar till sjöss har dock i väsentliga avseenden andra förutsättningar att ta hänsyn till jämfört med om man exempelvis arbetar på land, gällande bland annat brand, akut sjukdom och grundstötning med utsläpp som resultat, då räddningsarbetet försvåras avsevärt. Arbetet med att förebygga olyckor på sjön är därmed speciellt då förhållandena är extra svåra då olyckor även kan få omfattande påföljder för djur och växtlighet. Vi menar därmed att säkerhetsarbetet både till land och till sjöss behöver prioriteras.

## 10.1 Säkerhetsklassade dryports

För att få mer plats och effektivare flöden i hamnar så behöver fler torrhamnar, dryports, användas. En container som anlöper till Göteborgs hamn lastas direkt på tåg utan att förtullas och transporteras sedan exempelvis till Falköping eller Skövde till en torrhamn, där containern lastas av och förtullas istället för i anlöpshamnen. Genom att man snabbt flyttar containern i väntan på tull tar den inte upp onödig plats i hamnen. Ska det fungera optimalt så bör torrhamnarna klassas enligt gällande ISPS-regelverk som infördes av USA efter terrordåden 9/11. Säkerhetsklassningen bygger på ett skalskydd med övervakning och utbildad personal. Antalet säkerhetsklassade dryports ska utökas.

## 10.2 Lotsverksamhet

En lots har extra stor kännedom om de farvatten där lotsen är verksam, gällande allt från grund, sandbankar till havsströmmar och avdrift. Med sin erfarenhet hjälper lotsen kaptenen att styra sitt fartyg till hamn eller förbi trånga passager. Lotsens arbete kan komma att förändras i och med att ny teknik införs, både till sjöss och på land. Det finns en pågående övergång till fjärrstyrning inom ett flertal arbetsområden i olika branscher. Detta tekniksprång kan även implementeras inom sjöfart, även om det finns en del juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som behöver ses över. Tidigare har detta varit otänkbart, men att navigera ett fartyg på trygg och säker mark istället för att fysiskt behöva åka ut och möta upp ett fartyg, oavsett väder och vind, kan ha sina fördelar och är idag tekniskt möjligt. Vi menar därmed att lotsverksamheten behöver ses över gällande fjärrnavigering.

## 10.3 Alkobommar

Uppförandet av alkbommar vid våra hamnar är positivt och det förbättrar trafiksäkerheten ute på våra vägar. Tyvärr så finns det inom färjetrafiken både yrkeschaufförer och vanliga bilister som inte kan motstå frestelsen att inta alkoholhaltiga drycker under resans gång. Genom att placera ut alkbommar vid hamnar där det finns fordonstrafik sänder man ut proaktiva signaler gällande vad som accepteras angående alkohol och framförande av fordon. Vår förhoppning är givetvis att väldigt få eller att inte någon fastnar i dessa kontroller, men behovet är trots allt tyvärr ett faktum. Den stora farhågan gällande hamnarna ligger dock i trafikflödet och hur införandet av ytterligare alkbommar påverkar exempelvis lossningen av fartyg eller hur köer vid utfarter påverkas i hamnarna. Vi anser att det är viktigt att följa upp detta gällande bland annat placering och hur många bommar som är effektivt, för att införandet av ytterligare alkbommar ska generera största möjliga nytta.

## 10.4 Sjöröveri

För den som färdas i svenska farvatten är sjöröveri idag inte ett problem, men seglar man runt jorden så finns det områden där sjöröveri förekommer i hög utsträckning. Sjöpirater kan ta över stora fartyg och begär oftast höga lösensummor för att låta fartygen fortsätta sin färd. Oftast har fartyg endast vatten som försvar mot dessa nutida sjörövare som färdas i mindre snabbgående båtar beväpnade med automatvapen och raketgevär. Vi ser det generella behovet för sjöfarten att klara sig undan dessa attacker. Hur detta skydd ska utformas bör lyftas i ett mer internationellt forum, men skydd kan vara både proaktivt eller reaktiva genom exempelvis diplomati eller aktiv verkanseld. Vi menar därmed att Sverige ska verka för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten.

## 10.5 Utmärkning av sjökort

Sjöfartsverket äger och driver fem fartyg för sjömätning, som till exempel lilla Petter Gedda som kan sjömäta på grunda områden, till Baltica som klarar av sjömätningar långt ut till havs. Sjöfartsverket mäter främst för EU-projekt och för att säkra upp befintliga farleder. Det innebär att sjömätningen är koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig. Sjöfartsverket utför även regelbundna kontrollmätningar över vissa farleder och sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar.

Många båtägare navigerar idag med digitala sjökort och kan enkelt markera ut grund som inte finns med i sjökorten. För att underlätta till att få mer detaljerade sjökort, där Sjöfartsverket inte mäter, bör en hemsida eller applikation upprättas där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater. På det viset kan man bistå Sjöfartsverket med att notera och märka ut grund som inte finns med i befintliga sjökort.

Sjöfartsverket kan med den informationen undersöka om uppgifterna stämmer och senare märka ut detta i sjökorten. Det underlättar betydligt och onödiga olyckor undviks. Det medför stora kostnader för den enskilde båtägaren och försäkringsbolagen då en båt kör på ett grund och får hål eller större skador på skrovet. Genom att båtägarna får möjligheten att hjälpa till att få mer precis information kan påkörningar och olyckor i större utsträckning framöver undvikas.

Sverigedemokraterna vill

- utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar
- att lotsar ska kunna fjärrnavigera fartyg ifrån land
- införa fler alkobommar i hamnar
- säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten
- utöka utmärkningen av sjökort utanför farlederna.

## 11 Sjöfart med miljö i fokus

För att kunna bidra till ett bättre globalt klimat och minska framtida utsläpp finns en konsensus om att kraftfulla miljöåtgärder behövs. Särskilt konkurrensneutrala miljöåtgärder bör lyftas fram, vilka inte begränsar nationella industriernas konkurrensmöjligheter i förhållande till den gemensamma branschen eller sektorn. Osunda konkurrensförhållanden mellan industrier resulterar i att jobb och tillväxt flyttar

utomlands gemensamt med tillhörande utsläpp, negativt koldioxidläckage. Nya miljöregler som läggs på den svenska sjöfarten som minimum ska även gälla i europeiska farvatten och hamnar.

## 11.1 Svaveldirektivet

I januari 2015 skärptes kravet på svavelhalten det s.k. svaveldirektivet<sup>5</sup> i marint bränsle för fartyg som trafikerar bland annat Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön. Den maximalt tillåtna svavelhalten sänktes därmed från 1,0 till 0,1 procent för trafiken i det svavelkontrollerade SECA-området medan resterande områden i EU och utanför Europa fortfarande låg kvar på 3,5 procent. Efter 2020 kommer dock svavelhalten i marina bränslen i resterande EU och utanför Europa att justeras ner till 0,5 procent, men strängare regler kommer fortfarande att gälla för bland annat Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. För sjöfarten som trafikerar Östersjön, betyder det att fartygen måste ersätta högsvavliga bunkerbränslen med destillatbränslen, som är väsentligt dyrare. Som alternativ till renare bränslen kan redarna även välja att använda utrustning som i motsvarande grad avlägsnar svaveldioxid ur fartygens rökgaser med ”scrubbers”. Utsläppen på Östersjön ska minska samt hårdare kontroller av att regelverket efterlevs ska utföras. Samtidigt ska betydelsen av att regler i största möjliga mån ska vara globalt omfattande betonas. Detta för att förhindra snedvriden konkurrens och koldioxidläckage.

## 11.2 NO<sub>x</sub>-direktivet

Svaveldirektivet är en åtgärd som har införts och som vi har synpunkter på gällande globalt koldioxidläckage. Nu planeras ytterligare en åtgärd för att begränsa utsläppen av kväveoxider, NO<sub>x</sub>-gaser ifrån sjöfarten inom Nord- och Östersjöområdet<sup>6</sup>. Förbättrande miljöåtgärder för sjöfarten är bra, men dessa regler bör införas inom så stora områden som möjligt. Om detta ska generera bästa möjliga effekt bör minst hela EU omfattas av ett NO<sub>x</sub>-direktiv, i annat fall riskerar fartyg som går genom svenska farvatten generellt dyrare kostnader och att transportörer därmed väljer andra fraktsätt än fartyg. Detta resulterar även i att rederier som inte behöver transportera gods via exempelvis Nord- och Östersjöområdet får andra förutsättningar att konkurrera på den globala marknaden. Införande av NECA-regler på Nord- och Östersjöområdet behöver omfatta minst hela EU-området.

Sverigedemokraterna vill

- att koldioxidläckage ska tas med i beräkningarna i nya miljöförslag
- att miljöregler som berör sjöfarten som minimum ska gälla i hela Europa
- att svaveldirektivet som minimum ska gälla i hela Europa
- att NO<sub>x</sub>-direktivet som minimum ska gälla i hela Europa.

<sup>5</sup> Källa: EU-direktiv 2012/33/EU.

<sup>6</sup> Källa: NECA 2021.



## 12 Forskning, innovation och utbildning för framtidens sjöfart

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

Sverigedemokraterna vill

- prioritera strategisk forskning inom sjöfarten
- att forskning leder till reell tillväxt och stärkt sjöfartsnäring.

## 13 Kultur inom svensk sjöfart

### 13.1 Utökad K-märkning

Sverige är ett av världens mest fritidsbåtstata länder och båtlivet är en viktig del av kulturarvet. Sjöhistoriska museet har K-märkt 135 kulturhistoriskt värdefulla båtar och fler är på gång. Syftet med K-märkningen är att ge uppmärksamhet och uppskattning gentemot de människor som satsar både tid och pengar på att vårda och använda äldre fritidsbåtar. I Sverige bevaras fritidsbåtar och andra typer av fartyg, exempelvis Sydfart som är ett fraktfartyg byggt 1879 och som fortsatt är i drift. Sydfart är ett av Sveriges äldsta kvarvarande fraktfartyg i trafik och kanske ett av världens äldsta fraktfartyg i kommersiell lasttrafik. Sydfart har en intressant och väldokumenterad historia. Fartyget blev K-märkt 2013. Genom att K-märka fartyg kan de uppmärksammas, bevaras och brukas i större omfattning.

### 13.2 Förmåner för K-märkta fartyg

Maritiman består av en unik samling fartyg och är ett upplevelsecenter i Göteborg som representerar årtionden av marintekniska innovationer, geopolitiska händelser och mänsklig kreativitet samt uppfinningsrikedom och yrkeskunskap. Varje dag sprids kunskap och nyfikenhet om maritim historia för besökare, utan att de behöver lämna hamn. Maritiman är därför inte bara ett maritimt upplevelsecenter, utan även en central del av Göteborgs flytande kulturarv. En K-märkning av dessa fartyg med tillhörande förmåner, ligger till grund för att skydda och bevara maritimt kulturarv. Vi vill utreda möjligheten att ge K-märkta fartyg utökade förmåner. Exempelvis båtklubbar, varv, hamnar och kanaler kan bidra till att synliggöra kulturarvet.

Sverigedemokraterna vill

- bevara maritimt kulturarv genom en utökad K-märkning av fartyg
- bevara maritimt kulturarv genom utökade förmåner för K-märkta fartyg.

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Thomas Morell (SD)*

*Patrik Jönsson (SD)*

*Anne Oskarsson (SD)*