

Kommittémotion

## Motion till riksdagen 2015/16:188

av Emma Wallrup m.fl. (V)

### Hållbar sjöfart

---

#### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar området, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på differentierade farledsavgifter eller regelverk för hamnavgifter som främjar tömning av toalettavfall på land för fartyg som anlöper svenska hamnar, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt nationell målsättning för att öka andelen icke fossila drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att EU inför ett gemensamt fartygsregister med fastställda bemanningsregler, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att krav ska ställas på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet i statliga upphandlingar och exportsatsningar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda konsekvenser av och förutsättningar för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferenteringen av avgifterna och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av åldersgräns och förarbevis för att köra vattenskoter och tillkännager detta för regeringen.

## **Inledning**

Sjöfarten transporterar 90 procent av allt gods som importeras och exporteras i Sverige. Vår handel är därmed beroende av sjöfarten. Sjöfarten är ett energieffektivt transportslag och förutom muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria och investeringskostnaderna därmed låga. Dessutom är trafiksäkerheten hög. Sverige har mycket långa kuststräckor, farbara insjöar och goda djupförhållanden till farleder i många hamnar. Sjöfarten har även stor betydelse för godsflödet inom landet där näringen står för knappt 40 procent av transporterna.

Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem.

## **Förutsättningar för svensk sjöfart**

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

En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är en avgörande förutsättning för svensk industris möjligheter att frakta sina varor hållbart till världsmarknaden. Det finns även starka skäl att ha en stark inhemsk sjöfartsnäring för att kunna utforma de transporter som landets industri efterfrågar. Det säkrar den inhemska tillgången på sjöfartskompetens inklusive en stark miljö- och säkerhetsmedvetenhet och skapar sysselsättning inom sjöfartsnäringen och inom industrin i övrigt. Svenska vatten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade (d.v.s. att fartyget är registrerat i ett land med låga kostnader och begränsad kontroll av säkerhet) fartyg som bedriver otillbörlig konkurrens mot svensk sjöfart. Detta resulterar ofta i undermåligt tonnage, hög olycksfallsstatistik och lågkostnadsbesättningar med dåliga anställningsförhållanden. Samtidigt krymper den svenska fartygsflottan. År 2009 fanns det ungefär 240 lastfartyg med svensk flagg. I dag har antalet sjunkit till cirka 100 lastfartyg. Vänsterpartiet anser att svensk sjöfart inte ska konkurrera genom social dumpning eller undermåligt tonnage. Istället ska Sverige satsa på kvalitet med moderna, miljöanpassade och effektiva fartyg samt välutbildade besättningar.

Ett omfattande utredningsarbete har tidigare genomförts i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Regeringen antog år 2015 *En svensk maritim strategi – för människor,*

*jobb och miljö*. Strategin är ett inriktningsdokument med följande vision för fortsatt arbete: Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Vi delar visionen i strategin och förväntar oss nu åtgärder för hur visionen ska nås.

Regeringen och Vänsterpartiet har kommit överens om en rad aktiva åtgärder för att stärka sjöfarten. I budgetpropositionen presenterade vi aktuella åtgärder som införandet av tonnageskatt samt förenklingar vad avser registrering av fartyg. Detta är åtgärder som Vänsterpartiet under lång tid drivit och som vi ser behov av att skyndsamt införa för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft. För att ytterligare stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft, dess långsiktiga hållbarhet genom minskad miljö- och klimatpåverkan, samt goda arbetsvillkor ser vi behov av ytterligare åtgärder.

## **Tonnageskatt**

En avgörande förutsättning för den svenska sjöfartens framtid är att kunna konkurrera på likvärdiga villkor med länder i Europa. Tonnagebeskattning finns i så gott som alla andra europeiska sjöfartsnationer, men inte i Sverige. Med tonnagebeskattning beräknas inkomsten schablonmässigt utifrån fartygets nettotonnage. För rederierna ger tonnagebeskattning därmed förutsättningar för att långsiktigt planera sin ekonomi. Skatten har utretts ett flertal gånger i Sverige och är en nödvändighet för att behålla en svenskflaggad handelsflotta. Vänsterpartiet har därför under lång tid lyft behovet av att införa tonnagebeskattning och välkomnar att regeringen nu avser återkomma till riksdagen med ett förslag om att ett system med tonnageskatt införs i Sverige.

## **Inför krav på kväverening i Östersjön**

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

Det finns anledning att inom konventionerna utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden. Idag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. I framtiden kommer sjöfartens utsläpp av kväve att överstiga samtliga landbaserade källors utsläpp om inte denna negativa utveckling kan brytas. Hittills svaga miljökrav för sjöfarten har gjort att den är betydligt

sämre miljöanpassad än vad den borde vara. För Östersjön som redan är kraftigt övergödd är höga kväveutsläpp ytterligare en belastning för havet som ekosystem.

Kväveoxiderna bidrar också till en försämring av havets buffrande förmåga, vilket gör havet ännu känsligare för försurning. Försurning av haven är redan ett stort problem på grund av de allt högre halterna av koldioxid i atmosfären som leder till att kolsyra bildas och att haven blir surare.

Det finns t.ex. inget krav på katalysator för att minska kväveutsläppen. EU har även beräknat att de stora fartygen är på väg att bli den största utsläppskällan av svaveloxid (försurning och hälsoproblem) och kväveoxider (övergödning och hälsoproblem) i EU. Från den 1 januari 2015 skärptes kraven på svavelhalten i marina bränslen i Östersjön och Nordsjön (SECA), men dagens åtgärder för att minska kväveutsläppen är otillräckliga.

Det finns väl beprövad katalysatorteknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## **Dumpning av avloppsvatten i havet**

Från och med 1 april 2015 är det förbjudet för fritidsbåtar att tömma sitt avloppsvatten till sjöss. I stället är de skyldiga att tömma sin tank vid en toatömningsstation i land så att avfallet kan hanteras i ett reningsverk. Självfallet borde samma krav gälla för fartyg och färjor, men så ser regelverket inte ut idag. För enskilda länder är dock de juridiska möjligheterna begränsade för att komma åt den dumpning som sker av avloppsvatten på internationellt vatten där t.ex. kryssningsfartyg nästan alltid befinner sig.

Det såg länge ut som om FN:s sjöfartsorganisation IMO, som består av över 170 medlemsstater och har möjlighet att besluta om regelverk, skulle införa förbud mot avfallsdumpning till havs för nya fartyg i Östersjön år 2016 och för samtliga fartyg år 2018. Men då bl.a. Ryssland motsatt sig ett förbud verkar motsvarande förbud nu vara möjligt att införa tidigast år 2019 för nya fartyg och 2021 för samtliga fartyg.

Vänsterpartiet anser därför att Sverige som enskild nation bör se över de nationella möjligheter vi har för att motverka de negativa effekterna av rådande situation. Då hamnarna har skyldighet att ta emot toalettavfall och då det ingår i hamnavgiften bör Sverige se över möjligheten att genom vårt avgiftssystem gynna de fartyg som tar sitt ansvar. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på differentierade farledsavgifter eller regelverk för hamnavgifter som främjar tömning av toalettavfall på

land för fartyg som anlöper svenska hamnar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## **Minska utsläppen och öka andelen förnybart inom sjöfarten**

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

Norge använder sedan ett antal år LNG (flytande naturgas) i den kustnära sjöfarten. LNG ger lägre utsläpp av t.ex. koldioxid, svavel och kväve och är därmed skonsammare för både natur och klimat.

Fler och fler rederier i Sverige planerar nu att gå över till mer miljövänliga drivmedel. Stena Line invigde i mars 2015 världens första metanoldrivna fartyg och Rederi AB Gotland planerar till 2017 ett fartyg med LNG-drift (flytande naturgas). Ett treårigt EU-projekt visar även att det finns förutsättningar för en utbyggnad av tankstationer för LNG i Östersjön. För Vänsterpartiet är LNG inte en slutlig lösning för en grön sjöfart, men vi anser att den i ett övergångsskede kan vara betydelsefull i omställningen. På längre sikt kan LBG (flytande biogas) eller andra hållbara alternativ som vätgas och eldrift vara aktuella.

I en artikel i Ny Teknik (den 27 augusti 2013) bedömer den svenska gasbranschen att Sveriges sjö- och skärgårdstrafik har stora möjligheter att helt gå på förnybar gas till 2050. En förutsättning för en sådan utveckling, menar branschen, är att politiken bidrar med mål och nya styrmedel. Bland möjliga styrmedel föreslår de ett certifikatsystem för transportsektorn liknande det som finns för el. För att sjöfarten ska ta en större andel miljöeffektiva transporter behövs med andra ord tydliga strategier för fungerande infrastruktur för tankstationer samt styrmedel för ökad andel hållbara drivmedel. I regeringens maritima strategi konstateras att avgifterna (licens-, kontroll-, tillstånds- och tillsynsavgifter) i större utsträckning än i dag bör differentieras för att gynna lösningar som minskar miljöbelastningen. Vänsterpartiet delar en sådan ambitionsinriktning men menar att den inte är tillräcklig.

Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt nationell målsättning för att öka andelen icke-fossila drivmedel inom sjöfarten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## **Likställ konkurrensvillkoren inom EU – för hållbar sjöfart**

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

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

Sverige ska verka för att EU inför ett gemensamt fartygsregister med fastställda bemanningsregler. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## **Stärk arbetet för efterlevnad av sjöarbetskonventionen**

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

Vänsterpartiet anser att sjöarbetskonventionen är ett viktigt verktyg för att fler sjömän ska få en trygg och säker arbetsmiljö. För att konventionen verkligen ska efterlevas krävs att Transportstyrelsen har resurser för nödvändigt tillsynsarbete och utarbetande av föreskrifter och rutiner. En intern och extern uppföljning av arbetet för efterlevnad av sjöarbetskonventionen kan enligt vår bedömning därför vara befogad om några år.

Vi välkomnar att regeringen i den nyligen antagna maritima strategin befäster betydelsen av sjöarbetskonventionen för svenska aktörer, då det även bidragit till att skapa mer likvärdiga konkurrensvillkor jämfört med andra länder.

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

## **Utred jämlika villkor för sjöinfrastrukturen**

För en utveckling av svensk sjöfart behövs förbättrad sjöinfrastruktur. Sjöfartsverket finansieras inte som Trafikverket via anslag, utan i huvudsak genom avgifter som verket

tar ut för farledstrafikering etc. Dessutom är Sjöfartsverket av staten ålagt vissa avkastningskrav. Finansieringsmodellen leder till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen och försvårar styrning mot trafik- och miljöpolitiska mål. Regeringen bör utreda konsekvenser och förutsättningar för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## **Förändra farledsavgifterna**

Nuvarande farledsavgifter utgör en konkurrensnackdel för handelssjöfarten.

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

Vänsterpartiet anser att en permanent lösning måste tas fram för finansiering av farleder som inte missgynnar sjöfarten jämfört med andra trafikslag och samtidigt ökar miljödifferenteringen av avgiften. Idag är miljödifferenteringen begränsad till fartyg som installerat utrustning för reduktion av utsläppen av kväveoxid. Vi ser skäl till att ytterligare stimulera de rederier som ligger före i miljöåtgärder genom utvidgad miljödifferentering av farledsavgifter.

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

## **Förarbevis och åldersgräns för vattenskoter**

Vattenskotrar har blivit mycket populära under sommarhalvåret. Skoterkörning kan dock ge negativa effekter för naturlivet och innebära påtagliga störningar och risker för allmänheten. Inte minst under sommaren 2013 skedde flera allvarliga tillbud på grund av vårdslös körning med vattenskotter. Nuvarande reglering av vattenskoteranvändning har mycket stora brister till skillnad mot förhållandena för t.ex. motorcyklar och mopeder. Vänsterpartiet har därför i motioner och interpellationer i riksdagen de senaste åren lyft behovet av restriktioner genom krav på behörighet och åldersgräns. Vi välkomnar därför riksdagens tillkännagivande till regeringen 2015 om att arbeta för att införa åldersgräns och förarbevis för att köra vattenskotter.

Havs- och vattenmyndigheten har 2013 kartlagt och analyserat frågan samt lagt fram förslag på regelförändringar. Vår bedömning är att en reglering på området brådskar och att ett förslag inom kort behöver komma till riksdagen. Regeringen bör skyndsamt återkomma till riksdagen med förslag på införande av åldersgräns och förarbevis för att köra vattenskotter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

*Emma Wallrup (V)*

*Stig Henriksson (V)*

*Amineh Kakabaveh (V)*

*Hans Linde (V)*

*Jens Holm (V)*

*Birger Lahti (V)*

*Håkan Svenneling (V)*