

# Trafikutskottets betänkande 2023/24:TU17

## Sjöfartsfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden, bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. Motionsyrkandena handlar bl.a. om svensk sjöfarts konkurrenskraft, Sjöfartsverkets verksamhetsform, sjöfartsavgifter, miljöfrågor samt fritidsbåtsfrågor.

I betänkandet finns 29 reservationer (S, SD, V, C, MP).

#### *Behandlade förslag*

Ett sjuttioal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Utskottets överväganden.....	8
Vissa internationella frågor .....	8
En konkurrenskraftig svensk sjöfart .....	12
Sjöfartsverket .....	19
Farledsavgifter och lotsning .....	23
Isbrytning .....	28
Främjande av inlands- och kustsjöfarten .....	31
Vissa frågor om hamnar .....	39
Vissa frågor om sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.....	45
Gotlandstrafiken .....	59
Färjerederiet .....	65
Trygg och säker sjöfart.....	67
Utbildningsfrågor .....	71
Fritidsbåtslivet.....	74
Reservationer .....	80
1. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (S) .....	80
2. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (SD).....	80
3. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (V).....	81
4. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (C) .....	82
5. Sjöfartsverket, punkt 3 (V).....	83
6. Farledsavgifter och lotsning, punkt 4 (S).....	83
7. Farledsavgifter och lotsning, punkt 4 (SD).....	84
8. Farledsavgifter och lotsning, punkt 4 (C) .....	85
9. Isbrytning, punkt 5 (SD).....	86
10. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 6 (SD).....	87
11. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 6 (V).....	88
12. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 6 (C).....	89
13. Vissa frågor om hamnar, punkt 7 (S).....	89
14. Vissa frågor om hamnar, punkt 7 (SD).....	90
15. Vissa frågor om hamnar, punkt 7 (V) .....	91
16. Vissa frågor om hamnar, punkt 7 (C) .....	91
17. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (SD) .....	92
18. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (V) .....	94
19. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (C).....	95
20. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (MP) .....	96
21. Om utsläpp av skrubbevatten, punkt 9 (S, V, MP).....	97
22. Gotlandstrafiken, punkt 10 (S) .....	98
23. Gotlandstrafiken, punkt 10 (V).....	98
24. Gotlandstrafiken, punkt 10 (MP).....	100
25. Färjerederiet, punkt 11 (SD).....	100
26. Trygg och säker sjöfart, punkt 12 (SD) .....	101
27. Utbildningsfrågor, punkt 13 (V).....	102
28. Fritidsbåtslivet, punkt 14 (SD) .....	102
29. Fritidsbåtslivet, punkt 14 (MP).....	103

*Bilaga*

Förteckning över behandlade förslag .....	104
Motioner från allmänna motionstiden 2023/24 .....	104

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Vissa internationella frågor

Riksdagen avslår motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 24 och 25.

## 2. En konkurrenskraftig svensk sjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2, 6 och 7,

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 6,

2023/24:2206 av Mats Green (M),

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 49.

*Reservation 1 (S)*

*Reservation 2 (SD)*

*Reservation 3 (V)*

*Reservation 4 (C)*

## 3. Sjöfartsverket

Riksdagen avslår motion

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 1.

*Reservation 5 (V)*

## 4. Farledsavgifter och lotsning

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 9, 11–14 och 22,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 35, 36 och 85 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 52.

*Reservation 6 (S)*

*Reservation 7 (SD)*

*Reservation 8 (C)*

## 5. Isbrytning

Riksdagen avslår motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10.

*Reservation 9 (SD)*

## 6. Främjande av inlands- och kustsjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8 och 16,

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 2 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 84.

*Reservation 10 (SD)*

*Reservation 11 (V)*

*Reservation 12 (C)*

## **7. Vissa frågor om hamnar**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:198 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21,

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 3 och 4,

2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 2,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 33 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 51.

*Reservation 13 (S)*

*Reservation 14 (SD)*

*Reservation 15 (V)*

*Reservation 16 (C)*

## **8. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 27–29,

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 7–12,

2023/24:1873 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 26,

2023/24:1951 av Magnus Manhammar (S),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 och 52,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 81, 82 och 96 samt

2023/24:2536 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 11.

*Reservation 17 (SD)*

*Reservation 18 (V)*

*Reservation 19 (C)*

*Reservation 20 (MP)*

## **9. Om utsläpp av skrubbevatten**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1873 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 27 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 21 och 22.

*Reservation 21 (S, V, MP)*

## **10. Gotlandstrafiken**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 14–17,

2023/24:1301 av Hanna Westerén (S),

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 46,

2023/24:1965 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 18.

*Reservation 22 (S)*

*Reservation 23 (V)*

*Reservation 24 (MP)*

**11. Färjerederiet**

Riksdagen avslår motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3.

*Reservation 25 (SD)***12. Trygg och säker sjöfart**

Riksdagen avslår motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 19 och 20.

*Reservation 26 (SD)***13. Utbildningsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 26 och

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 13.

*Reservation 27 (V)***14. Fritidsbåtslivet**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:174 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3,

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2023/24:1784 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2023/24:1873 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 13 och

2023/24:1983 av Magnus Manhammar (S).

*Reservation 28 (SD)**Reservation 29 (MP)*

Stockholm den 30 maj 2024

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvnhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Patrik Jönsson (SD), Zara Leghissa (S) och Rashid Farivar (SD).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 72 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2023/24 om sjöfartsfrågor. Motionsyrkandena handlar bl.a. om svensk sjöfarts konkurrenskraft, Sjöfartsverkets verksamhetsform, sjöfartsavgifter, miljöfrågor samt fritidsbåtsfrågor. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

# Utskottets överväganden

## Vissa internationella frågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om internationell samverkan om vissa sjöfartsfrågor och skydd mot sjöröveri. Utskottet hänvisar till det arbete som bedrivs inom ramen för det internationella samarbetet.

### Motionen

I kommittémotion 2023/24:401 yrkande 24 framför Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att Sverige aktivt bör delta i internationella samarbeten som berör sjöfart. Motionärerna menar att sjöfarten är ett prioriterat område när det gäller internationella samarbeten och ser därmed positivt på det arbete som utförs i FN:s internationella sjöfartsorganisation. I yrkande 25 framför motionärerna vidare att Sverige ska verka för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten. Motionärerna påpekar att sjöfarten behöver verktyg och skydd för att klara sig undan piratattacker. Utformningen av dessa redskap bör lyftas upp ett i internationellt forum. Skyddsåtgärderna kan, anser motionärerna, vara både proaktiva och reaktiva som exempelvis diplomati och aktiv verkanseld.

### Bakgrund

Sjöfarten är global och regleras huvudsakligen genom internationella överenskommelser och konventioner framtagna av FN:s internationella sjöfartsorganisation (International Maritime Organization, IMO) samt genom regler inom EU som i sin tur införlivas i svensk lagstiftning.

IMO har sitt säte i London och arbetar främst med sjösäkerhets- och säkerhetskyddsfrågor samt förhindrande av havs- och luftföroreningar från fartyg. IMO:s arbete stöder FN:s globala mål för hållbar utveckling. IMO består av 175 medlemsstater och styrs av ett råd som består av 40 stater däribland Sverige. Vartannat år möts IMO:s generalförsamling och då väljs ett nytt råd. Rådet beslutar om IMO:s budget och arbetsprogram och väljer ny generalsekreterare vart fjärde år. Sverige har suttit i IMO:s råd under perioden 2021–2023 och omvaldes i december 2023 för perioden 2024–2025 som en av 40 rådsmedlemmar. I december valdes också en ny generalsekreterare från medlemslandet Panama.

De två främsta IMO-konventionerna är Solas och Marpol. Solas (International Convention for the Safety of Life at Sea) är en konvention om säkerhet för människoliv till sjöss. Konventionen reglerar många aspekter av sjöfarten, bl.a. hur fartyg ska vara konstruerade och utrustade, i synnerhet vad



gäller livräddning, eldsläckning och radioutrustning, hur last ska hanteras och hur resan ska planeras och ledas. Förutom bestämmelserna om enskilda fartyg regleras besiktning, sjöräddningsverksamhet m.m. De flesta regler i Solas gäller endast fartyg i internationell fart som antingen räknas som passagerarfartyg eller har en bruttodräktighet på minst 500. Som passagerarfartyg räknas fartyg som tar mer än tolv passagerare.

Den mest omfattande internationella konventionen för miljöskydd är Marpol (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships). Konventionen reglerar förutom oavsiktliga och driftsmässiga oljeföroreningar från fartyg även föroreningar av kemikalier, varor i förpackad form, avloppsvatten, sopor och luftföroreningar som härstammar från fartyg.

Nautiska behörigheter regleras internationellt genom STCW-konventionen (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) som rör sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning. Svenska nationella bestämmelser härstammar från denna konvention. Sjömännens rättigheter till anständiga arbets- och levnadsvillkor hanteras av Internationella arbetsorganisationen (International Labour Organization, ILO) vars säte är i Genève. Dessa rättigheter finns i sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention, MLC).

Sjöfarten regleras förutom av IMO och ILO även av Europeiska unionen som beslutar om förordningar och direktiv som rör sjöfarten. De flesta av dessa utgår från IMO:s och ILO:s konventioner. Som medlem i EU är Sverige en av flera medlemsstater som påverkar och arbetar fram olika regelverk för sjöfarten bl.a. inom European Maritime Safety Agency (Europeiska sjösäkerhetsbyrån, Emsa). Arbetet inom EU går både ut på att ta fram gemensamma tekniska krav för fartyg, kompetenskrav för sjöfolk, regler som skyddar haven från föroreningar från fartyg, säkerhetskrav för operatörer m.m. och på att samordna gemensamma europeiska ståndpunkter i förhandlingarna inom IMO.

Sverige deltar också i Helcom som är ett mellanstatligt organ. Parter är Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige, Tyskland, Ryska federationen och EU. Organisationen har sin grund i Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea (Helsingforskonventionen, tidigare benämnd Östersjökonventionen, som undertecknades 1974). Konventionen är en överenskommelse mellan Östersjöns strandstater om att värna miljön i Östersjön. Den omfattar Östersjön och Sveriges västkust upp till latituden genom Skagen, dvs. ungefär i höjd med Göteborg. Samarbetet koordineras genom the Helcom.

Olika aspekter på havens och havsbottens fredliga användning regleras även genom United Nations Convention on the Law of the Sea (Unclos, FN:s havsrättskonvention), som antogs 1982 och trädde i kraft 1994. Konventionens artikel 101 (1) a innehåller bestämmelser om sjöröveri på internationellt vatten.

Handelssjöfarten har i ökad utsträckning använt passiva motåtgärder mot sjöröveri, exempelvis taggtråd, vattenkanoner, höga fribord, registrering och

anmälan inför passage i högriskområden samt lagstiftning som ger möjlighet att använda sig av väpnat skydd. Riksdagen antog en sådan lagstiftning i maj 2013 och lagen började gälla den 1 juli 2013 (prop. 2012/13:78, bet. 2012/13:TU10, rskr. 2012/13:202). Förslaget utformades i linje med rekommendationerna på området från IMO.

IMO arbetar även med att offentliggöra alla rapporter om faktiska attacker och försök till attacker av pirater och beväpnade rånare mot fartyg som har rapporterats in via IMO:s modul Piracy and Armed Robbery inom organisationens Global Integrated Shipping Information System (Gisis).

Under 2017 ställde Sverige en svensk väpnad styrka bestående av högst 135 personer till förfogande för deltagande i EU:s marina operation (Atalanta) för att särskilt skydda FN:s världslivsmedelsprogram (World Food Programme, WFP) humanitära hjälpsändningar.

Utrikesminister Tobias Billström har i ett svar på en skriftlig fråga angående sjösäkerhet i området kring Röda havet (fr. 2023/24:445) anfört följande:

Regeringen ser med oro på utvecklingen i Röda havet och fördömer attackerna från Huthi-kontrollerade områden i Jemen. Dessa attacker medför väsentliga avbrott för sjöfarten i den viktiga farleden och utgör ett hot mot global öppen handel.

Sverige har ett långvarigt engagemang i Somalia, vilket även inkluderar Somaliland. Somalia har en viktig roll att spela för den regionala stabiliteten på Afrikas horn och i Röda havet.

Regeringen delar EU:s uppfattning om att ökat regionalt och internationellt samarbete är viktigare än någonsin i en tid när säkerhet, stabilitet och fred hotas.

Inom ramen för EU:s gemensamma säkerhets- och försvarspolitik finns två insatser som är särskilt relevanta i detta sammanhang. Den militära insatsen som genomförs av EU Naval Force, EUNAVFOR Atalanta, bidrar bland annat till att förebygga och bekämpa sjöröveri och väpnade rån utanför Somalias kust. Insatsens operationsområde omfattar västra Indiska oceanen och Röda havet. Den civila insatsen EUCAP Somalia bistår Somalia, inklusive Somaliland, med kapacitetsutvecklande insatser på det maritima området. Sverige deltar med personal i båda insatserna.

## **Pågående arbete**

Som IMO-medlem deltar Sverige aktivt i IMO:s arbete och arbetar fram olika internationella bestämmelser som rör sjöfarten. I 4 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen står det särskilt att myndigheten inom sitt ansvarsområde ska fullgöra uppgifter enligt EU:s rättsakter och andra internationella överenskommelser. Transportstyrelsen ska även särskilt biträda regeringen med beredningen av ärenden i det internationella samarbetet inom bl.a. IMO.

Sverige har suttit i IMO:s råd under perioden 2021–2023 och valdes vid IMO:s generalförsamling i december 2023 till ytterligare en mandatperiod, 2024–2025. Som en av 40 rådsmedlemmar är Sverige därmed med och

beslutar om hur IMO styrs, dess budget och dess arbetsprogram. I en kommentar till beslutet säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson att Sverige därigenom får stort inflytande i IMO och möjlighet att påverka.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om internationell samverkan och skydd för sjöröveri, senast i betänkande 2022/23:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till det arbete som pågår inom ramen för internationellt arbete. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att sjöfartens internationella karaktär innebär att åtgärder på främst säkerhets- och miljöområdena i regel måste vidtas inom ramen för det internationella samarbetet för att få genomslagskraft. Därför är både det internationella samarbetet inom FN, såsom IMO, ILO och EU, och det regionala samarbetet såsom Helsingforskommissionen (Helcom) viktiga för sjöfarten. Utskottet förutsätter att regeringen är pådrivande i dessa forum. Utskottet ser i sammanhanget mycket positivt på att Sverige valts för ytterligare en mandatperiod i IMO:s råd. Som medlem i rådet väntas regeringen aktivt kunna driva frågor såsom minskad miljö- och klimatpåverkan och ökad sjösäkerhet. När det gäller frågan om sjöröveri kan utskottet liksom tidigare konstatera att frågan dessvärre ständigt är aktuell inom vissa geografiska områden. Utskottet bedömer att frågan om att bekämpa denna typ av brottslighet bör tas om hand inom ramen för det internationella samarbetet och konstaterar att regeringen verkar för att säkra svenska intressen i detta avseende. Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:401 (SD) yrkandena 24 och 25.

## En konkurrenskraftig svensk sjöfart

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om konkurrenskraft och samverkan inom svensk sjöfart. Utskottet hänvisar bl.a. till att olika initiativ har genomförts under senare tid och att olika uppdrag har redovisats för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart samt för att stärka det civila försvaret och krisberedskapen.

Jämför reservation 1 (S), 2 (SD), 3 (V) och 4 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 49 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) vikten av att arbeta mot utflaggningen med dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga. Motionärerna pekar på att en väl fungerande sjöfart är viktig för bl.a. handel och näringsliv och för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om överflyttning av gods till sjöfart.

I kommittémotion 2023/24:401 yrkande 2 föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att ett sjöfartsråd ska inrättas i syfte att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen. Rådet bör ha en allsidig sammansättning och bestå av bl.a. den maritima industrin, fackliga parter, berörda myndigheter, samt forsknings- och utbildningsinstitutioner. I yrkande 6 önskar motionärerna att en modell som ger förhandsbesked om sjöfartsstöd utreds eftersom beskedet innebär att företagen får rimliga förutsättningar att planera sin långsiktiga verksamhet. I samma motions yrkande 7 framförs vikten av att säkerställa att svensk sjöfart har konkurrenskraftiga och långsiktigt stabila villkor. Motionärerna anför att även specialsjöfarten bör omfattas av nettomodellen för sjöfartsstöd.

I kommittémotion 2023/24:646 yrkande 6 framför Linda W Snecker m.fl. (V) att regeringen bör ta fram en strategi för att säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade. Motionärerna pekar på att det behövs inte minst ur ett beredskapsperspektiv eftersom svensk flagg på ett fartyg krävs för att fartyget ska kunna vara en del av totalförsvaret.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 32 framför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör se över möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten, vilket också inkluderar intermodala transportlösningar som stimulerar ett transportslagsövergripande godsflöde och överflyttning av gods till sjöfarten.

I motion 2023/24:2206 understryker Mats Green (M) vikten av att arbeta för en välfungerande svensk sjöfartsnäring. I motionen framhålls behovet av att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft, i en tid präglad av global oro.

## Bakgrund

### *Allmänt*

Sjöfarten står för ca 90 procent av all import och export, och under ett vanligt år reser ca 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. I både freds-, kris- och krigstider är Sverige helt beroende av sjöfarten.

Sjöfarten regleras i stor utsträckning av internationella bestämmelser och konventioner som har införlivats i svensk lagstiftning. Det finns ett drygt hundratal nationella lagar, förordningar och föreskrifter för sjöfarten. Att sjöfarten i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete innebär att flagg- och kuststaterna har begränsade möjligheter att påverka hur sjöfarten ska bedrivas nationellt. Generellt är svensk kustfart förbehållen svensklagade fartyg. Undantag från denna regel kan göras i tre fall: trafik med EU-flagade fartyg och fartyg i godkända register, trafik med fartyg från länder där bilaterala avtal om ömsesidigt tillträde finns och slutligen trafik med fartyg som har fått kustfartstillstånd för enstaka resa (s.k. ad hoc-tillstånd). Kustfartstillstånd, även kallat för cabotage, är sjötrafik som uteslutande bedrivs på svenskt vatten och mellan svenska hamnar och regleras i förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. Sjocabotage får endast bedrivas av utländska fartyg om dessa fått ett särskilt kustfartstillstånd av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen utformar regler, prövar och ger tillstånd, utövar tillsyn och för statistik över olyckor och tillbud för svenska fartyg. Myndigheten kontrollerar också att utländska fartyg i svenska farvatten uppfyller de regler som gäller i Sverige. Det svenska fartygsregistret ligger administrativt under Transportstyrelsen. I processerna för registrering och certifiering av fartyg som varit registrerade i ett annat land, s.k. inflaggning, ingår olika steg såsom säkerställande av att ägare och fartyg uppfyller relevanta krav, inflaggningsbesiktning av fartyget och inflaggningsmöte. Tillstånd, tillsyn och registerhållning i fråga om svenskregrerade fartyg är en avgiftsfinansierad verksamhet sedan 2011. Huvudprincipen är att varje enskild tillståndshavare betalar de kostnader som ärendet genererar. Avgifterna ska beräknas så att full kostnadstäckning uppnås.

I propositionen Regelförenkling för sjöfarten (prop. 2016/17:205, bet. 2017/18:TU3, rskr. 2017/18:25) föreslogs vissa lagändringar i syfte att underlätta för sjöfartsnäringsen, t.ex. att definitionen av skepp ändras, att registreringen av mindre skepp förenklas och att en villkorad registrering möjliggörs i syfte att underlätta överföringen av skepp som förvärvats i utlandet till det svenska fartygsregistret. De nya reglerna började gälla den 1 februari 2018.

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 20) föreslogs en förlängning av möjligheten att ansöka om s.k. ekobonus t.o.m. 2022. Ekobonusen syftar till att ersätta vägtransporter med sjötransporter. Riksdagen avsatte för detta ändamål 50 miljoner kronor per år för 2021 och 2022 (bet. 2020/21: MJU1, rskr. 2021/22:142). I budgetpropositionen för 2022 (prop.

2021/22:1 utg.omr. 20) föreslogs en förlängd och breddad ekobonus, som en åtgärd i arbetet att ytterligare främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter (300 miljoner kronor under 2022–2024). Anslaget 1:17 Klimatpremier inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård föreslogs öka med 100 miljoner kronor 2022. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget i propositionen att stödet bör riktas till bl.a. sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg för att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar (bet. 2021/22:MJU1, rskr. 2021/22:111).

### *Sjöfartsstöd*

Sjöfartsstöd är ett stöd som lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Stödet ska bidra till att stärka svensk sjöfart, minska utflaggningen av svenska fartyg och säkra kompetensförsörjningen. Villkoren runt stödet finns i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Enligt denna kan sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som är registrerade i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som huvudsakligen används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfarmsmarknaden. I juli 2020 ändrades villkoren för stödet så att fartyg inte längre behöver vara registrerade enbart i det svenska registret, vilket innebär att fler fartyg kan få stöd. Trafikanalys ger kontinuerligt ut särskilda rapporter om sjöfartsstödet effekter och den senaste rapporten omfattade 2021 och 2022 (rapport 2023:8). Av denna framgår att sjöfartsstödet ökade något mellan 2021 och 2022. År 2022 beviljades 34 rederier sjöfartsstöd på sammanlagt drygt 1,3 miljarder kronor. Trafikanalys konstaterar att sjöfartsstödet andel av omsättningen minskar, men att lönsamheten mätt med olika nyckeltal är beroende av stödet även fortsättningsvis.

### *Svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation*

Från och med 2012 har Trafikanalys i uppdrag att årligen, i enlighet med sin myndighetsinstruktion, följa upp den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation.

Trafikanalys konstaterar, i sin rapport Svensk sjöfartens internationella konkurrenssituation 2023 (rapport 2023:9), att statistiken för fartygsanlöp och passagerartrafik visar en pågående återhämtning efter pandemiårens tydliga nivåsjänkning. Antalet fartygsanlöp i svenska hamnar ökade under 2022 med drygt 7 procent och indikerar en påbörjad återhämtning till nivåerna före pandemin. Den stora merparten – knappt tre fjärdedelar – av fartygsanlöpen görs av passagerarfartyg och färjor. Det är samtidigt dessa som stod för hela ökningen av antalet anlöp 2022.

I en internationell jämförelse har det svenska fartygsregistret haft en sämre utveckling över den senaste dryga tioårsperioden än registren i våra nordiska grannländer och även i en större internationell jämförelse. Under 2022 ökade dock tonnaget i det svenska registret något mer än de övriga nordiska ländernas.

Storleken på den svenskflaggade flottan, som bl.a. har betydelse för den långsiktiga kompetensförsörjningen av marin kompetens såväl ombord som i land, var stabil mellan 2021 och 2022 på en nivå som bestått över flera års tid. Ur ett långsiktigt kompetensförsörjningsperspektiv kan det dock samtidigt noteras att intresset för sjöfartsutbildningar på högskolenivå sjunkit betydligt under de senaste 10 till 15 åren.

När det gäller registrering, kontroll och tillsyn anför Trafikanalys att den förenklingsprocess som drivits av svenska myndigheter behöver återstartas för att öka attraktiviteten hos det svenska sjöfartsregistret. Förhandsbesked om sjöfartsstöd och inflagningsportal är två exempel på möjliga förenklingar. Vidare innebär den svenska stämpelskatten en betydande konkurrensnackdel för det svenska sjöfartsregistret. Branschen efterfrågar därför att stämpelskatten ska ersättas av en stämpelavgift som täcker de administrativa kostnaderna. Enligt rapporten har Transportstyrelsen i ett par regeringsuppdrag konstaterat att det svenska regelverket är dåligt eller inte alls anpassat för specialsjöfart, och det skulle enligt Transportstyrelsen krävas uppdrag från regeringen för ett fortsatt arbete inom området.

Positivt för sjöfarten, enligt Trafikanalys, är besluten om breddad ekobonus och riskbaserad lotsplikt. Likaså är sjöfartsstödet alltså betydelsefullt för rederiernas lönsamhet. I rapporten framhålls också att Trafikverket och Energimyndigheten fortsättningsvis är viktiga finansiärer av sjöfartsforskning med inriktning mot minskad miljö- och klimatpåverkan, digitalisering och en stärkt roll för sjöfarten i transportsystemet. Även Sjöfartsverket är aktivt part i flera program för att stödja forskning och innovation.

### *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033*

Den 7 juni 2022 fattades beslut om skrivelse 2021/22:261 som rör planeringsarbetet och fastställelse av en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. För att underlätta överflyttningen av godstransporter till sjöfart hade 400 miljoner kronor lagts till objektet Mälaren/Rv 55 för ny- eller ombyggnad av Hjulstabron. Därutöver innebar planen att tidigare planerade åtgärder kan fullföljas, bl.a. farledsfördjupningar i Göteborgs och Luleå hamnar som möjliggör mer djupgående fartyg samt uppgradering av slussarna i Trollhättan. I regeringens fastställelsebeslut angavs även att området ”Digitalisering av sjöfart” är en prioriterad utredning och att Trafikverket ska fortsätta att utreda området med målsättningen att det ska vara tillräckligt moget för att kunna övervägas i kommande planrevidering.

### *Nationella godstransportstrategin*

I den nationella godstransportstrategin framhålls vikten av fler svensk-registrerade fartyg för sysselsättningen och för att behålla kompetensen inom hela sjöfartsklustret. Målsättningen är att Sverige ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Det finns en outnyttjad potential på sjön som ska tas till vara. Sjöfarten kan också bidra än mer till stärkt svensk export eftersom den är en livsnerv för handel med omvärlden och därmed för Sveriges välstånd. En stark sjöfart skapar jobb och tillväxt både till sjöss och på land. Samtidigt måste dock även sjöfarten minska sin klimat- och miljöpåverkan och därför bedrivs det aktivt arbete med detta inom både FN och EU.

### *Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*

Inom ramen för den nationella godstransportstrategin utsågs 2019 en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482). Samordnarens uppgift är att främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Uppdraget sträckte sig ursprungligen till den 30 juni 2024. I sitt uppdrag ska samordnaren inhämta synpunkter från relevanta myndigheter och andra aktörer, t.ex. det nationella godstransportrådet, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Boverket, Statens energimyndighet, Verket för innovationssystem (Vinnova), berörda transportköpare, transportsäljare, Sveriges Hamnar, Svensk sjöfart, kommuner och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). Regeringen beslutade den 14 mars 2024 om att förlänga uppdraget (se s. 17).

I maj 2019 presenterade den nationella samordnaren sin rapport Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart. I rapporten finns 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart. Den 31 mars 2023 presenterade Trafikverket sin årliga redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (TRV 2018/93261, N2018/04482TS). Den övergripande statusen för handlingsplanen är att 48 av de 62 åtgärderna är klara och att de 15 resterande åtgärderna pågår enligt plan.

Den 18 augusti 2022 beslutade regeringen att utöka den nationella samordnarens uppdrag till att även verka för att gröna korridorer etableras i enlighet med Clydebankdeklarationen för gröna sjöfartskorridorer som lanserades den 10 november 2021 vid FN:s klimatmöte i Glasgow (I2022/01617). Detta innebär att samordnaren ska fortsätta att föra en dialog med hamnar, rederier, transportköpare samt andra berörda aktörer i Sverige och i de länder till vilka korridorer bedöms kunna etableras för att utreda förutsättningarna för gröna korridorer och hur dessa kan utformas för att så effektivt som möjligt bidra till minskade utsläpp inom sjöfarten. Denna del av uppdraget skulle ursprungligen redovisas senast den 30 juni 2024.



## **Pågående arbete**

### *Planering för transportinfrastrukturen 2026–2037*

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den kommande planperioden 2026–2037. Regeringen underströk bl.a. att den bedömer att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där även luftfart och sjöfart ingår.

Trafikverket redovisar uppdraget i en huvudrapport och ett antal underlagsrapporter. I myndighetens Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 anføres att digitalisering inom sjöfarten kan möjliggöra bättre utnyttjande av infrastrukturen, högre sjösäkerhet, effektivare hamnanlöp och bättre kopplingar till andra trafikslag. I underlagsrapporten om sjöfart redovisar Trafikverket en närmare fördjupning om sjöfartens roll i det nationella transportsystemet. Underlagsrapporten fokuserar på sjöfartens transportstråk generellt och de svenska hamnarnas betydelse för svensk in- och utrikeshandel och ur ett totalförsvarsperspektiv. Vidare belyses behovet av en omställning till en klimatanpassad sjöfart och den pågående digitaliseringen.

### *Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*

Regeringen beslutade den 14 mars 2024 om att förlänga uppdraget till Trafikverket om att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart i de delar som fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet samt ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ett intermodalt godstransportsystem. Trafikverket ska inom ramen för det förlängda uppdraget fortsätta arbetet med gröna korridorer i dialog med berörda aktörer. En handlingsplan ska redovisas senast den 30 juni 2024. Vidare ska Trafikverket senast den 15 januari 2025 redovisa ett förslag på en myndighetsgemensam portal med samlad information om hur nya sjöfartslinjer för inrikes sjöfart och närsjöfart kan startas. Trafikverket ska också etablera en samverkansplattform för fossilfri sjöfart inför innovationsupphandlingar, vilket ska slutredovisas senast den 30 juni 2027.

### *Utredning för att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft*

I syfte att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft och attraktivitet och samtidigt stärka Sveriges beredskap beslutade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson den 27 juni 2023 att tillsätta en utredare för att analysera om det finns skäl att avskaffa stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp, och att utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla systemet med tonnagebeskattning. I en kommentar till beslutet angav statsrådet att regeringen är angelägen om att ha en väl fungerande svensk

sjöfart som skapar jobb och står sig väl i konkurrensen med andra länder. Vidare framhölls att det är också viktigt med svenskflaggade fartyg som kan säkra svensk varuförsörjning vid en eventuell krissituation. För att uppnå detta behöver därför nuvarande regler ses över. Det konstaterades också att i flera länder där svenska rederier valt att registrera sina skepp i stället för i Sverige tas ingen stämpelskatt motsvarande den svenska ut och även när det gäller tonnageskattningen menar branschen att rederier i andra länder har ett generösare system. Utredaren redovisade sitt uppdrag den 29 december 2023 i promemorian Vågade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar. Utredaren föreslår att stämpelskatten för beviljande av ansökan om inteckning i skepp avskaffas liksom flera ändringar för att utveckla tonnageskattningssystemet. Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### *Det civila försvaret och krisberedskap*

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22) anför regeringen att det civila försvaret och krisberedskapen på transportområdet behöver ytterligare stärkas för att bättre kunna möta det försämrade säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa. Av beredskapsskäl ser regeringen behov av att fortsatt analysera förutsättningarna för reservhamnskapacitet på Gotland och ser därför fram emot att ta del av den analys som Trafikverket har fått i uppdrag att genomföra. Regeringen avser även att fortsätta det strategiska arbetet avseende sjöfartens konkurrenskraft.

Trafikverket redovisade i januari 2024 ett regeringsuppdrag om åtgärder för att stärka krisberedskap och civilt försvar samt höja förmågan vid höjd beredskap och ytterst i krig för myndigheterna inom beredskapssektor Transporter (rapport 2023:221). Härvid redovisas bl.a. Sjöfartsverkets behov för att kunna upprätthålla sjövägarna och de stödfunktioner som finns för sjöfarten.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har återkommande behandlat frågor om den svenska sjöfartens konkurrenskraft och samverkan inom sjöfarten, senast i betänkande 2022/23:TU7. Utskottet avstyrkte motionsförslagen med hänvisning bl.a. till att olika initiativ har genomförts under senare tid och att olika uppdrag har redovisats för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter till sjöfart. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Riksdagen riktade vidare under riksmötet 2021/22 ett tillkännagivande till regeringen om den kustnära sjöfarten och systemet med tonnageskattning samt om stämpelskatten på fartygsinteckningar (bet. 2021/22:SkU14, rskr. 2021/22:268). Skatteutskottet framhöll i sammanhanget behovet av att utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla bl.a. den kustnära sjöfarten och systemet med tonnageskattning liksom behovet av en översyn av stämpelskatten på fartygsinteckningar med särskild inriktning på dess miljöstyrande effekt.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka vikten av en stark konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Sverige är med sin långa kustremsa beroende av sjöfart såväl i fredstid som i kris- eller krigstider. Utskottet vill särskilt peka på att ca 90 procent av all import och export sker till sjöss. Utskottet ser med stort intresse på Trafikanalys årliga rapporter om Sjöfartsnäringens internationella konkurrenssituation som beskriver utvecklingen och konkurrensvillkoren för den svenskregistrerade handelsflottan. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att ett antal angelägna satsningar och uppdrag genomförts under de senaste åren för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och främja överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Utskottet ser med stort intresse fram emot utfallet av den pågående beredningen av utredningen för att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft som avslutades i december. Utskottet vill i detta sammanhang också framhålla betydelsen av den nationella godstransportstrategin och särskilt lyfta fram det arbete som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart gör tillsammans med berörda aktörer för att stärka sjöfarten. Utskottet vill avslutningsvis också framhålla vikten av åtgärder för att stärka krisberedskap och civilt försvar för att kunna upprätthålla sjövägar vid höjd beredskap. Utskottet välkomnar att frågan är väl uppmärksammasad.

Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2023/24:401 (SD) yrkandena 2, 6 och 7, 2023/24:646 (V) yrkande 6, 2023/24:2206 (M), 2023/24:2465 (C) yrkande 32 och 2023/24:2625 (S) yrkande 49.

## Sjöfartsverket

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om Sjöfartsverkets verksamhetsform. Utskottet hänvisar till Statskontorets nyligen genomförda översyn på området som är under beredning inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 5 (V).

## Motionen

I kommittémotion 2023/24:646 yrkande 1 framför Linda W Snecker m.fl. (V) att regeringen bör utreda möjligheten att Sjöfartsverket ska bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav.

## Bakgrund

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning, sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst. Verksamheten finansieras genom avgifter som betalas av handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslaget samt övriga externa intäkter.

Sjöfartsverket grundades den 1 juli 1969 och blev ett affärsverk 1987. Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning och sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst. Verksamheten finansieras till ca 70 procent genom avgifter på handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter. Därtill kommer intäkter från försäljning av tjänster, avgifter från det civila flyget som delfinansierar sjö- och flygräddningsverksamheten samt skattefinansierade uppdrag som riktar sig mot allmänheten, båtlivet och till skydd för samhället, vilka utgör ca 20 procent av intäkterna. Intäkterna för de delar av verksamheten som finansieras via statsbudgeten utgör ca 10 procent av myndighetens totala finansiering.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har under de senaste åren påverkats negativt, vilket främst beror på omvärderingar av pensionsskulden till följd av låga marknadsräntor och att intäkterna har varit för låga i förhållande till kostnaderna.

Sjöfartsverkets verksamhetsform har setts över flera gånger, bl.a. i Lotsutredningens slutbetänkande *Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation* (SOU 2008:53), av Statskontoret i *Myndighetsanalys av Sjöfartsverket* (2013:1) och av Riksrevisionen i *granskningsrapporten Regeringens styrning av affärsverken* (RiR 2018:5). Regeringen framförde med anledning av Riksrevisionens rapport att de iakttagelser, slutsatser och rekommendationer som framfördes var värdefulla och kan komma att ingå i underlaget för framtida beslut (skr. 2017/18:297). När skrivelsen behandlades i riksdagen hade finansutskottet inget att invända mot regeringens bedömningar i skrivelsen (bet. 2018/19:FiU13, rskr. 2018/19:37).

### *Nya transportmyndigheter*

Beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen inom transportområdet fattades av en enhällig riksdag våren 2010 (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9, rskr. 2009/10:183). Beslutet innebar att planeringen av utvecklingen av transportinfrastruktur därmed samlades hos den nyinrättade myndigheten Trafikverket. I förslaget till den nya myndighetsstrukturen framhölls att ett samlat trafikverk, med en sammanhållen planerings- och

förvaltningsverksamhet, är den lösning som bäst svarar mot den planeringsansats som den tillkallade Trafikverksutredningen hade föreslagit. Enligt förslaget skapades därmed också de bästa förutsättningarna för tillämpningen av fyrstegsprincipen, funktionaliteten i hela transportsystemet, en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation. I Trafikverkets rapport Vägen till Trafikverket 2015 konstaterades det att utredningsförslaget inte innehöll något förslag om att även inkludera Sjöfartsverkets verksamhet, utöver de delar som berörde planeringsfrågorna. Orsakerna till detta uppgavs vara dels att frågan helt enkelt inte hade hunnits med, dels att intresset från sjöfartssidan var svagt. Trafikverket och Sjöfartsverket samverkar i hanteringen av ärenden enligt plan- och bygglagen och miljöbalken som rör sjöfart.

### **Pågående arbete**

Den 23 januari 2022 fick Statskontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform och lämna förslag på en ändamålsenlig myndighetsorganisation och finansiering som möjliggör en effektiv styrning mot transportpolitiska och klimatpolitiska mål (I2022/00178, I2020/01207). I uppdraget ingick att utvärdera nuvarande och alternativa verksamhetsformer för Sjöfartsverket, inklusive

- för- och nackdelar ur verksamhets-, finansierings- och styrningsperspektiv
- samhällsekonomiska effekter och konsekvenser för statens budget
- möjligheten att styra mot överflyttning av transporter till sjöfart och ökad transporteffektivitet i linje med transportpolitiska och klimatpolitiska mål.

Statskontoret redovisade sitt uppdrag den 15 februari 2023 i rapporten Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform (2023:3). Statskontoret bedömer att det finns få fördelar med att Sjöfartsverket är ett affärsverk, och därför bör Sjöfartsverket på sikt följa samma regelverk som vanliga förvaltningsmyndigheter och ledas av en styrelse och i huvudsak finansieras via avgifter. Finansieringsformen med avgiftsfinansiering var ändamålsenlig men den finansiella styrningen kan utvecklas, bedömer Statskontoret. Detta förklaras med att verket återkommande styrts med tillfälliga medel, vilket medfört att Sjöfartsverket haft svårt att planera och anpassa sin verksamhet efter sina intäkter. Det har också bidragit till att finansieringsansvaret mellan staten och handelssjöfarten har blivit otydligt. Vidare bedömer Statskontoret att Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering har en marginell betydelse för verkets möjligheter att bidra till de transport- och klimatpolitiska målen. Det beror främst på att avgifterna i första hand syftar till att finansiera verksamheten, vilket innebär att den miljöstyrande effekten i avgifterna är liten. Forskning visar också att avgifterna har en liten betydelse för överflyttningen av gods från väg- till sjötransport, undantaget för inrikes sjötransporter, främst på Vänern och Mälaren. Mot denna bakgrund föreslår Statskontoret i sin rapport att regeringen påbörjar arbetet med att ta bort de tillägg och undantag från det

ekonomiadministrativa regelverket som Sjöfartsverket har i dag. Därutöver föreslås att Sjöfartsverket förblir en avgiftsfinansierad myndighet men att regeringen bör ta bort vinstkravet och andra ekonomiska mål i Sjöfartsverkets regleringsbrev. Sjöfartsverkets anslag bör omfattas av en relevant årlig indexuppräknig och pensionsskulden behöver lösas in och resultatutjämningsfonden bör avvecklas. I syfte att stärka Sjöfartsverkets ekonomiska roll föreslår Statskontoret att regeringen påbörjar ett arbete med att reformera verksamhetsformen. Utöver ovanstående bör regeringen arbeta för att förbättra myndighetens ekonomi genom att tydliggöra hur finansieringsansvaret bör fördelas mellan staten och handelsjöfarten. Sjöfartsverket föreslås omfattas av internrevisionsförordningen, och dessutom föreslås det att Sjöfartsverket försöker öka sina intäkter och ta fram en plan för sina kostnader samt utveckla den interna styrningen. Avslutningsvis föreslår Statskontoret att regeringen låter utreda om delar av Sjöfartsverkets uppdrag kan samordnas med andra myndigheter. Rapporten bereds inom Regeringskansliet.

Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2022 att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98). Regeringen aviserar vidare i budgetpropositionen för 2024 att den avser att återkomma om ekonomiska mål för Sjöfartsverket för 2025 och framåt (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22 s. 81).

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, senast i betänkande 2022/23:TU7. Utskottet avstyrkte motionsförslaget med hänvisning till den nyligen genomförda översynen och pågående beredningsarbete på området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Riksdagen riktade under riksmötet 2019/20 ett tillkännagivande till regeringen om att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den dåvarande (bet. 2019/20:TU8, rskr. 2019/20:218). Tillkännagivandet redovisades som slutbehandlat i skrivelse 2021/22:75 mot bakgrund av det ovan redovisade uppdraget till Statskontoret.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att frågan om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering är under beredning i och med Statskontorets redovisade regeringsuppdrag. Utskottet välkomnar frågan och avser att följa det fortsatta arbetet med mycket stort intresse. Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:646 (V) yrkande 1.

## Farledsavgifter och lotsning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om lotsningsverksamheten och farledsavgifterna. Utskottet hänvisar till Statskontorets nyligen genomförda översyn som inkluderar bl.a. lotsavgifterna och farledsavgifternas storlek och utformning, och som är under beredning inom Regeringskansliet. Utskottet välkomnar också de nya lotsreglerna som trädde i kraft i december 2023.

Jämför reservation 6 (S), 7 (SD) och 8 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 52 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) behovet av att se över förutsättningarna för att minska lots- och farledsavgifterna i syfte att ge transportslagen likvärdiga villkor.

I kommittémotion 2023/24:401 yrkande 9 påtalar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) vikten av att utreda en sänkning av farledsavgifterna för sjöfarten. I yrkande 11 föreslår motionärerna att man ska utreda sänkta farledsavgifter för inlandssjöfart eftersom det skulle öka incitamenten att vilja trafikera inre vattenvägar. I motionens yrkande 12 framförs vidare att regeringen bör utreda en befrielse från farledsavgift för fartyg som går mellan svenska hamnar. I yrkande 13 anförs att mer godstransporter på vattenväg i stället för landsväg gör transportsystemet både säkrare och bättre för miljön. För att möta sjöfartsnäringsens ökade intresse för inlandssjöfart bör Sjöfartsverket därför ges i uppgift att skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar. I yrkande 14 anför motionärerna att lotsavgifterna behöver ses över eftersom fartygen är allt bättre tekniskt utrustade och har en bättre manöverförmåga, vilket medför att behovet av lots minskar. I yrkande 22 vill motionärerna att det ska bli möjligt att fjärrlotsa fartyg.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 35 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att ansvariga myndigheter ska ges i uppdrag att se över hur lotskostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden. Vidare anför motionärerna i yrkande 36 att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med kraven som finns på kontinenten. I yrkande 85 föreslår motionärerna att Sjöfartsverket ska ges i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferntiering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart.

## Bakgrund

### *Sjöfartsverkets avgifter*

Genom Sjöfartsverkets avgiftsmodell bestäms de avgifter som handelssjöfarten ska betala när de anlöper svensk hamn. Avgifterna består av farledsavgifter, lotsavgifter och övriga avgifter. För dessa intäkter utförs isbrytning, lotsning, farledsservice, sjökommunikation, sjögeografi, sjö- och flygräddning samt sjömansservice. De farleds- och lotsavgifter som Sjöfartsverket tar ut från den kommersiella sjöfarten står för närmare tre fjärdedelar av Sjöfartsverkets intäkter. Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket en ny avgiftsmodell för handelssjöfarten. Den nya avgiftsmodellen syftar främst till att säkerställa en ekonomi i balans i ett långsiktigt perspektiv och att få en mer omfattande miljöprofil på farledsavgifterna genom att beakta fartygets totala miljöpåverkan. I den nya modellen är farledsavgiften uppdelad i fyra delar: beredskapsavgift, fartygsbaserad avgift, godsavgift och passageraravgift. Beredskapsavgiften och den fartygsbaserade avgiften baseras på fartygets nettodräktighet uppdelat i nettodräktighetsklasser. För inrikes trafik tas den godsbaserade avgiften ut endast för lastat gods. För fartyg som enbart lastar eller lossar utrikesgods tas bara beredskaps- och fartygsbaserad avgift ut för första anlöpet. Fartygen betalar full beredskaps- och fartygsbaserad avgift för de två första anlöpen varje månad. För det tredje anlöpet samma månad betalar fartyget enbart 75 procent, för det fjärde anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent. För fartygets sjätte anlöp betalar fartyget ingen beredskaps- eller fartygsbaserad avgift, och detta gäller även för resterande anlöp den månaden. Den godsbaserade avgiften tas ut med 2,45 kronor per ton gods och med 1,22 kronor för s.k. lågvärdigt gods. Vilket gods som är att betrakta som lågvärdigt framgår av en bilaga till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2019:3) om farledsavgift. För fartyg som transporterar passagerare tas en passageraravgift ut med 1,84 kronor per passagerare. I det nya avgiftssystemet erbjuder således Sjöfartsverket en avgiftsreduktion på den fartygsbaserade avgiften för fartyg som uppnår minst 75 verifierade poäng av maximalt 150 i det internationella systemet Clean Shipping Index (CSI), dvs. det internationella miljöindex som rankar fartyg och rederier efter deras miljöpåverkan.

I budgetpropositionen för 2022 beslutade riksdagen om en klimatkompensation för sjöfarten med syftet att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfarten (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98). Beslutet innebär att anslaget tillfördes 300 miljoner kronor per år 2023 respektive 2024 för att stärka Sjöfartsverkets ekonomi. Klimatkompensationen ska utgöra en sänkning av farledsavgifterna inom ramen för den befintliga avgiftsmodellen, samtidigt som miljöincitamentet i avgiftsmodellen utökas.

I Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2024 anges i likhet med föregående år en restriktion för höjningar av farledsavgifterna som innebär att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt.



Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen. Detta innebär att Sjöfartsverket har möjlighet att öka miljöincitamentet i farledsavgiften i syfte att åstadkomma ytterligare klimatåtgärder. Enligt regleringsbrevet för 2023 respektive 2024 får sammanlagt 300 miljoner kronor under året användas för att reducera farledsavgiften genom s.k. klimatkompensation.

Med anledning av den fastställda klimatkompensationen för 2023 gjorde Sjöfartsverket en generell nedsättning av farledsavgiften med 21 procent. För att förstärka den styrande effekten i miljöincitamentet inkluderades också beredskapsavgiften i den miljödifferentierade delen av farledsavgiften.

### *Lotsning*

Sjöfartsverket tillhandahåller lotsning och biträde av lots till fartyg inom svenskt sjöterritorium. Av förordningen (1982:569) om lotsning m.m. framgår att staten genom Sjöfartsverket tillhandahåller lotsar vid kusterna samt i Mälaren, Vänern och Trollhätte kanal. Enligt lotsförordningen får Transportstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om skyldighet att anlita lots med hänsyn till farvattnens art, fartygs last, bemanning och andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön.

Transportstyrelsen påbörjade 2017 en översyn av lotsplikten i Sverige för att anpassa lotsplikten till de förhållande som faktiskt råder i lotslederna. Över tid har fartyg blivit säkrare och farlederna bättre. Samtidigt har fartygen blivit fler och större och nya laster har tillkommit. Efter remissyttranden samt konsekvensutredning och riskvärdering av samtliga lotsleder utarbetades nya föreskrifter som trädde i kraft den 1 december 2023, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning (TSFS 2022:94). Lotsplikten är nu mer riskbaserad och det som avgör om en lots behöver anlitas är de sammanvägda riskerna för lotsled och fartyg. Det nya lotssystemet bygger på ett mer riskbaserat synsätt där både lotsled och fartyg bedöms genom kvantitativa och kvalitativa riskbedömningar. Det innebär att alla lotsleder bedöms på lika villkor oavsett var i landet de ligger. De nya reglerna innebär lättnader i lotsplikten för den som trafikerar en lotsled regelbundet, jämfört med den som trafikerar samma led sällan. Även prövningar av lotsdispenser är nu riskbaserade och ett förenklat lotsdispensförfarande infördes för fartyg som bedömdes ha lägre risk.

Lotsavgift tas ut för lotsning eller annat biträde av lots i enlighet med förordningen (1999:215) om lotsavgifter. Sjöfartsverket har ca 230 lotsar anställda som utför ca 33 000 lotsningar i genomsnitt per år. Lotsen ska genom sin kunskap om farleden och erfarenhet av att manövrera olika typer av fartyg bidra till att upprätthålla sjö- och miljösäkerheten samt tillgängligheten när fartyg trafikerar svenskt inre vatten.

## Pågående arbete

### *Statskontorets utvärdering*

Den 23 januari 2022 fick Statskontoret i uppdrag att utvärdera Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering utifrån det övergripande målet om att säkerställa samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet samt möjligheten för myndigheten att styra mot överflyttning av transporter till sjöfart och ökad transporteffektivitet i linje med transportpolitiska och klimatpolitiska mål. I utvärderingen ingår att redogöra för bl.a.

- Sjöfartsverkets avgifter ur ett internationellt perspektiv och hur avgifternas storlek och utformning påverkar sjöfartens och svenskt näringslivs konkurrenskraft,
- hur Sjöfartsverkets avgifter påverkar möjligheterna till överflyttning av godstransporter från vägtrafik till sjötrafik,
- möjligheterna för större inslag av samhällsekonomiskt motiverad avgiftsdifferentiering och konsekvenserna av detta, samt
- sjöfartens bidrag till att nå klimatmålen och internalisera de negativa externa effekterna som sjöfarten ger upphov till.

Uppdraget redovisades den 15 februari 2023 och i de delar som rör Sjöfartsverkets avgifter konstaterar Statskontoret följande. Sverige är ett av få länder där staten tar ut sjöfartsavgifter och det främsta skälet till det är att det är få länder som har ett geografiskt läge med skärgård som Sverige där det finns behov att upprätthålla farleder. De flesta stora hamnarna i Sveriges närområde ligger vid öppet hav med djupt vatten och det finns i stort sett inga öar utanför hamnområdena. Lotsavgifter förekommer oftare i andra länder än farledsavgifter gör. Det är också sällan som staten har monopol på lotsning som i Sverige. När det gäller det svenska näringslivets konkurrenskraft bedömer Statskontoret att en höjning av avgifterna skulle försämra konkurrenskraften och därmed påverka sysselsättningen negativt. Men sjöfarten är en internationell bransch och de svenska sjöfartsavgifterna står i allmänhet för en liten del av de totala transportkostnaderna. Statskontoret kunde dock konstatera i sin rapport att Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering har en marginell betydelse för verkets möjligheter att bidra till de transport- och klimatpolitiska målen. Det beror främst på att avgifterna i första hand syftar till att finansiera verksamheten vilket innebär att den miljöstyrande effekten i avgifterna är liten. Forskning visar också att avgifterna har en liten betydelse för överflyttningen av gods från väg- till sjötransport, undantaget för inrikes sjötransporter. Enligt Statskontoret skulle anpassade lotsavgifter för inlandssjöfarten, t.ex. en sänkning av avgifter för transporter på Väner och Mälaren, kunna främja en överflyttning av fler godstransporter från väg till sjö. Detta skulle dock, enligt Statskontoret, kräva att regeringen inkommer med en anmälan om statsstöd till EU-kommissionen. En sådan anpassning av avgifterna skulle sannolikt också kräva ytterligare medel till Sjöfartsverket.

Den nuvarande rabatten till inlandssjöfarten finansieras inom ramen för nuvarande lotsavgifter. Ytterligare rabatter skulle sannolikt medföra att lotsavgifterna behöver höjas på övriga sträckor.

Statskontorets rapport bereds inom Regeringskansliet.

### *Utredningsarbete på VTI*

Trafikverket anför i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 att farleds- och lotsavgifter bör utformas för att skapa maximal effektivitet på systemnivå. Farledsavgifternas syfte är finansierande, och de bör därför enligt verket vara lägre för kostnadskänslig trafik och omvänt. Det framhålls vidare att lotsavgifterna i högre grad bör avspegla marginalkostnaderna för lotsning, så att kunderna kan välja lämplig servicenivå med hänsyn till dessa kostnader. Trafikverket konstaterar att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) på uppdrag av Sjöfartsverket analyserar och utreder sjöfartens avgifter inför nästa avgiftsoversyn 2028.

Inom ramen för projektet ”Avgiftsmodell 2028 – hur skapar vi en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart?” som genomförts av VTI, Sjöfartsverket och Sveriges Hamnar under perioden januari 2021–januari 2024 presenterade VTI i början av året den sista rapporten i projektet, Nya utgångspunkter för Sjöfartsverkets avgifter – Avgiftsmodell 2028 (VTI rapport 1202). Här föreslås en ny modell för att råda bot på kritiken om att det i det nuvarande avgiftssystemet saknas en tydlig koppling mellan avgift och utförd tjänst och att det endast ges svaga incitament för rederier att minska luftföroreningar och annan miljöpåverkan. Förslaget innebär att avgifterna delas in i tre olika grupper: lotsavgifter, avgifter för andra tjänster och internaliserade avgifter. Det sistnämnda är samhällets kostnader för luftföroreningar och olyckor orsakade av handelssjöfarten.

### *Om fjärrlotsning*

I Sjöfartsverkets rapport om Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023 (rapport 2023:9) framhålls att betydande arbete pågår med att utveckla konceptet Navigationsstöd från land som komplement till den traditionella lotsningen. Navigationsstöd från land är ett av Sjöfartsverkets satsningsområden inom forskning och innovation och projektet har en budget på 38 miljoner kronor över åren 2022–2025. Trafikverket finansierar 29 miljoner och Sjöfartsverket finansierar 9 miljoner kronor. Projektet bedrivs tillsammans med svensk sjöfartsnäring och akademien och syftar till att ge Sjöfartsverket kunskaps- och beslutsunderlag för framtida införande av navigationsstöd från land i Sverige. Projektet beräknas vara klart för utvärdering vid halvårsskiftet 2025.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsyrkanden om farleds- och lotsavgifter tidigare, senast i betänkande 2022/23:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå motionsyrkandena med hänvisning till nyligen genomförd översyn och pågående beredningsarbete. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Frågan om farleds- och lotsavgifternas utformning är väl uppmärksammasad, vilket framgår av redovisningen ovan. Bland annat bereds för närvarande Statskontorets nyligen redovisade utvärdering av Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering inom Regeringskansliet. Utskottet påminner om att denna översyn omfattar såväl sjöfartsavgifternas storlek och utformning som deras miljöstyrande effekt och påverkan till att flytta över godstransporter från vägtrafik till sjötrafik. Utskottet ser fram emot utfallet av det pågående beredningsarbetet med stort intresse och finner inte anledning att föregripa detta. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla de åtgärder som vidtagits under senare år i syfte att kunna reducera farledsavgifterna. Utskottet välkomnar också de nya lotsreglerna som trädde i kraft i december 2023 och kommer att följa deras effekt på sjöfarten.

Vad gäller motionsförslaget om att möjliggöra fjärrlotsning vill utskottet peka på det arbete som för närvarande bedrivs på Sjöfartsverket tillsammans med svensk sjöfartsnäring och akademien för att utveckla konceptet navigationsstöd från land.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2023/24:401 (SD) yrkandena 9, 11–14 och 22, 2023/24:2465 (C) yrkandena 35, 36 och 86 samt 2023/24:2625 (S) yrkande 52.

## Isbrytning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om sjöfartens kostnader för isbrytning. Utskottet hänvisar till Statskontorets nyligen genomförda översyn av Sjöfartsverkets finansieringsform som är under beredning inom Regeringskansliet. Utskottet ser vidare positivt på att Sjöfartsverket tillskjutits medel för nyanskaffning av två isbrytare.

Jämför reservation 9 (SD).

## Motionen

I kommittémotion 2023/24:401 yrkande 10 påtalar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att sjöfartens kostnader för isbrytning behöver minskas. Motionärerna anser att staten på sikt helt behöver ta över driften för isbrytning.

## Bakgrund

Bland Sjöfartsverkets huvuduppgifter ingår att svara för isbrytning. Av isbrytarförordningen (2000:1149) framgår att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få assistans av Sjöfartsverkets isbrytare. Verksamheten finansieras genom farledsavgifter. Isbrytarna ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera. Fartyg lämpade för vintersjöfart får isbrytarassistans i svenska kustfarvatten och på sjövägarna mellan öppet vatten till havs och farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande ishinder. Inomskärs och inom hamnområden är det hamnägarens ansvar att säkerställa att det finns fartyg med isbrytande förmåga. Sjöfartsverket har fem isbrytare – Ale, Atle, Frej, Oden och Ymer. Även verkets arbetsfartyg Baltica och Scandica har isbrytarförmåga. Vid behov kan verket hyra in externa resurser. Dessutom finns det sedan lång tid tillbaka ett väl utvecklat samarbete med främst Finland för att kunna utnyttja de gemensamma isbrytarresurserna på ett kostnadseffektivt sätt i Östersjöregionen.

## Pågående arbete

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (skr. 2021/22:261) fastställde regeringen att en väl fungerande isbrytarservice är nödvändig för att möjliggöra sjötransporter året runt i hela Sverige. Delar av Sjöfartsverkets isbrytarflotta är ålderstigen och behöver förnyas och därför fördelade regeringen 3 440 miljoner kronor under planperioden till Sjöfartsverket för nyanskaffning av två nya isbrytare. Efter att isbrytarnas kapacitet och prestanda har säkerställts i operativ drift kommer regeringen med stöd av Sjöfartsverket åter att utvärdera vilken kapacitet och vilka eventuella ytterligare investeringar som är nödvändiga för en väl fungerande isbrytarservice även i fortsättningen.

Av Sjöfartsverkets investeringsplan för åren 2023 till 2025 framgår att verket avser att påbörja investeringen av nya isbrytare under denna period. Riksdagen ställde sig bakom denna investeringsplan i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22).

Som anges ovan i ett tidigare avsnitt redovisade Statskontoret i februari 2023 en rapport om Sjöfartsverkets finansieringsform. Regeringen behöver enligt rapporten tydliggöra hur finansieringsansvaret för bl.a. isbrytningen ska fördelas mellan staten och handelssjöfarten. I rapporten påminns om att när Sjöfartsverket bildades angav regeringen att isbrytningens fasta kostnader (kapacitet och beredskap) skulle finansieras av handelssjöfarten medan staten skulle stå för bränslekostnaderna. 2013 hade regeringen ändrat uppfattning och menade att handelssjöfarten skulle stå för driften av isbrytningen. Under 2014–2016 fick Sjöfartsverket tillfälliga anslagsmedel för att täcka kostnader för isbrytningen. Efter 2016 har Sjöfartsverket däremot fått täcka alla kostnader för isbrytning själva trots att det framgår av myndighetens regleringsbrev att ett av sakanslagen även får användas till

isbrytningsverksamhet. Statskontoret framhåller att isbrytning är en förutsättning för att bedriva handelssjöfart i norra Sverige liksom att Försvarsmakten också behöver isbrytning för att kunna utföra sitt uppdrag. Statskontoret bedömer därför att det är rimligt att Sjöfartsverket finansierar även driften av isbrytarna, åtminstone till en del. Statskontoret framhåller i sammanhanget Finland där regeringen garanterar finansiering för de kostnader som är förknippade med isbrytningen och som överstiger genomsnittskostnaden för isbrytning under de senaste fem åren. Statskontorets rapport bereds inom Regeringskansliet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motionsyrkanden om kostnaderna för isbrytning flera gånger tidigare, senast i betänkande 2022/23:TU7. Utskottet avstyrkte då motionsförslagen och riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet framhåller att en väl fungerande isbrytarservice är essentiell för att möjliggöra sjötransporter året runt längs med hela Sveriges kust. Detta är en förutsättning för att svensk industri ska kunna bedriva sin verksamhet i hela landet och att godset ska kunna flöda även under vintertid. Utskottet ser mycket positivt på att regeringen tillskjutit medel till Sjöfartsverket för nyanskaffning av två nya isbrytare. Vad gäller frågan om kostnaderna för isbrytning konstaterar utskottet att även denna behandlas i Statskontorets nyligen genomförda översyn av Sjöfartsverkets finansieringsform. Statskontorets rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet och utskottet finner inte anledning att ta ytterligare initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motion 2023/24:401 (SD) yrkande 10.

## Främjande av inlands- och kustsjöfarten

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om inlandssjöfart och kustsjöfart med hänvisning till de insatser som genomförs inom bl.a. den nationella godstransportstrategin och av den nationella sjöfartssamordnaren. Utskottet betonar samtidigt vikten av överflyttning av gods på väg till sjöfart inte bara för främjande av klimatet utan även för att motverka kapacitetsbrist.

Jämför reservation 10 (SD), 11 (V) och 12 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:401 yrkande 8 föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) ett bättre utnyttjande av kustsjöfartens potential. Regeringen bör därför utreda möjligheten att farledsavgiftsbefria sjötrafik som går mellan svenska hamnar för att stimulera kust- och inlandssjöfart. I samma motions yrkande 16 föreslås att regelverket för inre vattenvägar ska ses över för att främja pråmtrafik på skyddade vatten. Motionärerna menar att pråmtrafik är energi- och miljöeffektivt, och därför bör den möjliggöras i större utsträckning än i dag på liknande sätt som i Holland och Tyskland.

I kommittémotion 2023/24:646 yrkande 2 framför Linda W Snecker m.fl. (V) att regeringen bör tillsätta en utredning om framtiden för inlandssjöfarten och dess hamnar, hur den ska fungera när det gäller lotsavgifter, hamnavgifter och möjligheter till överflytt från väg- till sjötransporter.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 84 framför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen.

### Bakgrund

Sjöfarten på svenska vatten har historiskt sett haft en viktig funktion i det svenska transportsystemet och för svensk industri. I takt med att järnvägs- och lastbilstrafiken har utvecklats har sjöfarten emellertid fått allt svårare att konkurrera med dessa om godsvolymer som transporteras inom Sverige. Längs den svenska kusten och vid de inre vattenvägarna finns det ett femtiotal allmänna hamnar och över 100 industrihamnar. Sverige har ett stort antal hamnar och en lång kuststräcka, men endast 3 procent av den totala inrikes godstransporten gick på inre vattenvägar under 2017 enligt Trafikverkets rapport Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart (TRV2018/92361). Kustsjöfart definieras i Sjöfartsverkets rapport (dnr 16–00767) som sjöfart mellan svenska hamnar med start- och målpunkt i Sverige. Kustsjöfart kan bedrivas såväl med inlandssjöfartsfartyg, om trafiken sker på utpekade inrevattenvägar, som med fartyg som är konstruerade enligt det nationella

svenska regelverket eller det internationella IMO-regelverket. Med närsjöfart menas sjöfart mellan svenska och europeiska hamnar inom Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

### *Inlandssjöfart och inre vattenvägar*

Den s.k. inlandssjöfarten är sjöfart som bedrivs med fartyg certifierade för inlandssjöfart och på inre vattenvägar. I delar av Europa är inlandssjöfarten väl etablerad och i allt väsentligt skild från trafiken med havsgående fartyg. Inlandssjöfarten i Europa konkurrerar i första hand med transporter på väg och järnväg i specialanpassad infrastruktur i form av grävda kanaler och floder. De svenska geografiska förhållandena skiljer sig i flera avseenden från de förhållanden som råder i europeiska vattenområden, och därför är gränsdragningen mellan inlandssjöfart och havssjöfart inte lika självklar i Sverige som i Europa. Det finns delar längs Sveriges kust som är relativt skyddade, men det finns även insjöar med stora oskyddade vattenspeglar. EU:s regelverk om inlandssjöfarten är omfattande och består av ett tjugotal direktiv och förordningar.

I december 2014 införlivades de grundläggande delarna i EU:s regelverk för inlandssjöfarten i svensk lagstiftning (prop. 2017/18:166, bet. 2017/18:TU16, rskr. 2017/18:346). Det centrala direktivet är Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG. Kraven för fartyg som är certifierade för inlandssjöfart är inte lika höga som kraven för havsgående fartyg. Eftersom fartygen inte går ut på öppet hav kan t.ex. fartygskonstruktionen vara något enklare och kraven på säkerhetsutrustning något lägre. Det finns inga gemensamma EU-regler för bemanning inom inlandssjöfarten. Det är därför upp till varje medlemsstat att fastställa dessa regler. I Sverige gäller samma regelverk för bemanning som för övriga fartyg som trafikerar de svenska sjöarna, floderna och kanalerna. Även bestämmelserna om sjötrafik (farledutmärkning, sjövägsregler m.m.) är desamma oavsett vilka fartyg som används eller vilka vattenområden som avses.

De inre vattenvägarna delas enligt direktiv 2016/1629 in i zoner beroende på våghöjd. Det finns fyra zoner, där zon 1 har de högsta vågorna och zon 4 de lägsta. Exempelvis klassas Vänern som zon 1 och Mälaren som zon 3. EU-direktivet som alltså reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas är anpassat till zon 3, dvs. vattenområden med en relativt låg våghöjd, vilka är de vattenområden som dominerar bland de inre vattenvägarna i Europa. Direktivet möjliggör att medlemsstater med inre vattenvägar i zon 1 och 2 kan göra nationella anpassningar av regleringen genom t.ex. högre krav i de zonerna. Direktivet medger även att tilläggskrav införs för passagerarfartyg i zon 3 inom några få specificerade teknikområden. Transportstyrelsen har bedömt att sådana nationella kompletteringar är nödvändiga för svenska inre vattenvägar (jfr Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2018:60). Utöver



tilläggskrav för zon 1 och 2 finns även ett antal särkrav i förhållande till direktivet som bedöms vara nödvändiga för att säkerställa ett godtagbart skydd med hänsyn till sjösäkerhet, arbetsmiljö och miljö mot bakgrund av de särskilda förhållandena som råder i de svenska inre vattenvägarna när det gäller avstånd till land, tid till undsättning och temperatur i vattnet. Transportstyrelsen har uppgett att det inte är något unikt för Sverige att ha krav utöver den nivå som gäller för zon 3, utan det förekommer även i andra medlemsstater. De svenska kompletteringsbestämmelserna ska tillämpas på alla fartyg som är certifierade för inlandssjöfart, oavsett flagg, och trafikerar svenska inre vattenvägar. Fartyg som är certifierade för inlandssjöfart får endast trafikera de utpekade inre vattenvägarna, dvs. Väneren, Göta älv till Göteborg och Mälaren (inklusive Södertälje kanal och Stockholms hamn) skärgården norr om Göteborg, ostkusten från Kalmarsund i söder till Örskär i norr, samt Göta kanal med Vättern.

### *Sjöfartsverkets uppdrag om inlandssjöfartens potential*

År 2016 fick Sjöfartsverket i uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige. Utredningen visade att grundförutsättningarna för att föra över gods från land till sjö var goda. Men den typ av sjöfart som kan åstadkomma önskad överflyttning har svårt att konkurrera med transporter på väg och järnväg eftersom det enligt Sjöfartsverket saknades incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg. Det behövdes omfattande strukturella åtgärder för att göra inlands-, kust- och närsjöfarten konkurrenskraftig. Transporttid, flexibilitet och frekvens var faktorer som i betydligt större utsträckning än förr påverkade transportköparens val, men framför allt var transportpriset direkt avgörande, och där hade sjöfarten svårt att konkurrera. Flera av förslagen från rapporten har sedermera inkluderats i den nationella godstransportstrategin.

### *Nationell godstransportstrategi och samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*

Den nationella godstransportstrategin från 2018 syftar till att bidra till att de transportpolitiska målen nås, att stärka näringslivets konkurrenskraft och att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart (Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi, N2018/03939/TS). Den nationella godstransportstrategin framhåller behovet om överflyttning, och EU har ambitiösa mål: 2030 ska 25 procent mer gods transporteras på inre vattenvägar och närsjöfart.

Inom ramen för godstransportstrategin utsågs en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, vilket redovisas närmare i tidigare avsnitt. Inom ramen för uppdraget ska samordnaren i dialog med berörda aktörer, utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart samt ha en kunskapsspridande funktion och föra dialog med bl.a. transportköpare, speditörer, hamnar och andra relevanta aktörer om

möjligheterna att på olika sätt stimulera en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

I maj 2019 redovisade den nationella samordnaren sin rapport Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart – 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482/TS). Planen, som togs fram tillsammans med och förankrades hos berörda myndigheter och branschaktörer, innehåller 62 konkreta åtgärder. Ett femtontal av dessa utgörs av särskilda åtgärder för de inre vattenvägarna. I rapporten konstateras det att med rätt förutsättningar kan dubbelt så mycket gods transporteras längs Sveriges kuster och på våra vatten 2040 jämfört med i dag. Bland vidtagna åtgärder kan följande nämnas:

- Ett forum för samråd för inre vattenvägar mellan berörda och intresserade parter har inrättats.
- Myndigheterna är aktiva i olika europeiska forum för att öka kunskapen och ta hem goda exempel från mer erfarna länder.
- Transportstyrelsen har pekat ut tre nya områden som lämpliga för inlandssjöfart – skärgården norr om Göteborg, ostkusten från Kalmarsund i söder till Örskär i norr samt Göta kanal med Vättern – som myndigheten har skickat till EU-kommissionen för godkännande.
- Trafikverket analyserar hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart.
- Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket har inrättat kontaktpersoner för trafik på inre vattenvägar för information och kunskapsspridning.

I november 2020 beslutade regeringen om ett tilläggsuppdrag till den nationella samordnaren som handlar om att genom dialog med svenska hamnar skapa incitament för överflyttning av gods från väg till sjöfart och stärka sjöfartens konkurrenskraft (I2020/03042).

Den 31 mars 2023 presenterade Trafikverket sin årliga redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (TRV 2018/93261, N2018/04482TS). Den övergripande statusen för handlingsplanen var att 48 åtgärder är klara och att övriga åtgärder pågår enligt plan. I rapporten presenterades bl.a. följande åtgärder som genomförts under det gångna året:

- Samverkan: Inom tilläggsuppdraget har fördjupade samtal förts med ett tjugotal hamnar, ett femtontal rederier, ett tiotal varuägare samt med en rad andra aktörer. Merparten av mötena har hållits på plats och kombinerats med besök i verksamheterna. I uppdraget har det dessutom genomförts andra former av samverkan, exempelvis inom Väner- och Mälarsjöfarten.
- Vänersjöfarten: En årlig Vänersjöfartskonferens genomfördes i december 2022 och samlade ett femtiotal olika aktörer verksamma runt Vänern. Konferensen är ett samarrangemang mellan Trafikverket och Vänersamarbetet. Under 2022 har ett gemensamt inriktningsdokument tagits fram, som stöd i det fortsatta samarbetet. I dokumentet, som är att

betrakta som ett arbetsmaterial, tydliggörs vilka åtgärder som ska genomföras under de närmsta åren för att stärka Vänersjöfarten. Dokumentet har tagits fram i samarbete med Vänerhamn AB, dess ägarkommuner och Sjöfartsverket och är tänkt att följas upp och uppdateras årligen.

- Mälarsjöfarten: Företrädare för berörda hamnar, myndigheter och kommuner träffades på ett högnivåmöte i mars 2023 för att diskutera Mälarsjöfartens utveckling.
- Fördjupade dialoger med transportköparna: Samordningsuppdraget har till stor del fokuserat på samverkan med hamnar och rederier. En prioriterad åtgärd för den resterande delen av samordningsuppdraget är att fördjupa dialogen och samarbetet med varuägare och speditörer. Det förberedande arbetet inleddes under hösten 2022 och de första dialogerna påbörjades under februari 2023. Inledningsvis prioriterades Mälardalsområdet.
- Samverkan med andra myndigheter: Trafikverket har haft en nära samverkan med andra myndigheter löpande under året. I januari 2023 träffades myndighetsgruppen för uppdraget, där Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Boverket, Energimyndigheten, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Vinnova samt Havs- och vattenmyndigheten ingår.
- Nya sjöfartslinjer: Flera nya sjöfartslinjer har startat under året, medan andra har pausats eller upphört helt. Det uppges vara troligt att någon eller några nya linjer kommer att starta under 2023 eller 2024.

### *Bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg*

I augusti 2018 fick Trafikverket även i uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg (N2018/04481/TS). Enligt uppdraget ska verket bl.a. inventera vilka åtgärder Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och som därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Trafikverket redovisade i september 2019 regeringsuppdraget i rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (TRV 2018/93267). I redovisningen uppges att Trafikverket behöver arbeta mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg.

I maj 2020 presenterade Trafikverket en färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart (2020/7472). Färdplanen syftar till att på ett övergripande sätt beskriva hur verket prioriterar och genomför de åtgärder som har tagits fram i bl.a. det ovan nämnda regeringsuppdraget och som ska främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Huvudsyftet är att färdplanen ska vara ett kommunikationsunderlag som översiktligt beskriver hur Trafikverket kommer att prioritera och genomföra åtgärderna samt ett styr- och planeringsunderlag för Trafikverkets

verksamhet som tydliggör vilka aktiviteter som ska genomföras, när de ska vara klara och var ansvaret ligger.

### *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033*

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) betonas att det behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Det gäller såväl järnvägar som vägar, flygplatser och hamnar. I propositionen framfördes att åtgärder som rör energieffektivitet, ruttoptimering och samordning av godstransporter eller som bidrar till klimatsmart teknik även, utöver att bidra till minskad klimatpåverkan, kan minska kostnaderna för näringslivets godstransporter och långsiktigt stärka Sveriges konkurrenskraft.

Den 7 juni 2022 fattades beslut om skrivelse 2021/22:261 som rör planeringsarbetet och fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. För att underlätta överflyttningen av godstransporter till sjöfart hade 400 miljoner kronor avsatts för objektet Mälaren/Rv 55 för ny- eller ombyggnad av Hjulstabron. Därutöver innebar planen att tidigare planerade åtgärder kan fullföljas, bl.a. gäller det uppgradering av slussarna i Trollhättan.

### *Ekobonus*

Riksdagen har, som redovisats i föregående avsnitt i detta betänkande, beslutat om medel för att främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg. År 2018 infördes en miljökompensation för överflyttning av gods till sjöfart. Syftet med miljökompensationen för överflyttning av gods till sjöfart, den s.k. ekobonusen, var att avlasta det svenska vägnätet och att minska utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser. Miljökompensationen riktade sig till redare och skulle stimulera till nya sjötransportupplägg och förbättringar i befintliga sjötransportupplägg. Ekobonus beviljades i enlighet med förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 20) föreslogs en förlängning av möjligheten att ansöka om s.k. ekobonus t.o.m. 2022. Ekobonusen syftar till att ersätta vägtransporter med sjötransporter. Riksdagen avsatte för detta ändamål 50 miljoner kronor per år för 2021 och 2022 (bet. 2020/21:MJU1, rskr. 2021/22:142).

I Trafikverkets utvärdering av stödperioden 2018–2022 (rapport 2023:154) konstaterades att den totala budgeten för ekobonus hade uppgått till 250 miljoner kronor och att sex projekt hade beviljats ekobonus till totalt 110,4 miljoner kronor, varav tre projekt hade genomförts i större eller mindre grad i förhållande till ansökan och beslut om ekobonus. Trafikverket lämnar i sin rapport ett antal förslag om hur ett framtida stödssystem skulle kunna utformas för att ge ökade förutsättningar för att anslagna medel ska kunna göra maximal nytta.

## Pågående arbete

### *Planering för transportinfrastrukturen 2026–2037*

I underlagsrapporten om sjöfart till Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för 2026–2037 anges att det finns ett flertal faktorer som talar för att sjöfarten i framtiden kan behöva ta en större roll i transportsystemet. Bland annat förväntas efterfrågan på godstransporter öka vilket riskerar att leda till mer trafik och trängsel i landinfrastrukturen, och ökad handel i södra och norra Östersjön innebär ökad efterfrågan på närsjöfartslösningar i bl.a. detta område. Det konstateras att trängselproblematiken är särskilt tydlig i storstadsområdena samt i områdena runt Väner och Mälaren. Det är förhållandevis tätbebyggda områden med mycket trafik där det redan i dag finns vissa kapacitetsproblem. I hamnar och farleder däremot finns ledig kapacitet. Sjöfarten kan därför bidra till att avlasta landinfrastrukturen, i synnerhet i dessa områden. En förutsättning är emellertid att sjötransportuppläggen är ekonomiskt och miljömässigt attraktiva eller på annat sätt tillför nyttor till transportköparna.

### *Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*

Regeringen beslutade den 14 mars 2024 om att förlänga uppdraget till Trafikverket om att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart i de delar som fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet samt ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ett intermodalt godstransportsystem. Trafikverket ska inom ramen för det förlängda uppdraget fortsätta arbetet med gröna korridorer. Vidare ska Trafikverket senast den 15 januari 2025 redovisa ett förslag på en myndighetsgemensam portal med samlad information om hur nya sjöfartslinjer för inrikes sjöfart och närsjöfart kan startas. Trafikverket ska också etablera en samverkansplattform för fossilfri sjöfart inför innovationsupphandlingar, vilket ska slutredovisas senast den 30 juni 2027.

### *Sjöfartsverkets lots- och farledsavgifter*

Statskontoret har, som redovisats tidigare, på uppdrag av regeringen utrett Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform. Statskontoret konstaterar bl.a. att Sjöfartsverkets avgifter endast marginellt bidrar till att styra mot ökad överflyttning från vägtransport till sjötransport. Ett undantag, menar Statskontoret, är inlandssjöfarten på Mälaren och Väner. Där utgör sjöfartsavgifterna en relativt stor andel av kostnaderna. En eventuell sänkning av avgifterna i dessa områden skulle, enligt Statskontoret, kunna styra mot ökad överflyttning.

I den årliga rapporteringen av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart redovisades i mars 2023 fem exempel på hur avgifterna skulle kunna reduceras i syfte att främja

godstransporter på Vänern och Mälaren. I redovisningen konstaterades bl.a. att en total avgiftsbefrielse för all sjötrafik i dessa områden skulle kosta staten ca 130 miljoner kronor per år. Beloppet motsvarar Sjöfartsverkets årliga intäkter från lots- och farledsavgifter i Vänern och Mälaren.

### *Investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart*

Regeringen uppdrog i december 2021 åt Trafikverket att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd i form av en förlängd och breddad ekobonus bör utformas i syfte att ytterligare främja överflyttningen av gods till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala transporter. Förslaget redovisades i mars 2022 (rapport 2022:047).

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 20) föreslogs en förlängd och breddad ekobonus, som en åtgärd i arbetet att ytterligare främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. Förslaget var 300 miljoner kronor under 2022–2024. Anslaget 1:17 Klimatpremier inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård föreslogs öka med motsvarande belopp. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget i propositionen att stödet bör riktas till bl.a. sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg för att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar (bet. 2021/22:MJU1, rskr. 2021/22:111).

Stödet behöver godkännas av EU-kommissionen. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson framhåller i ett pressmeddelande den 23 december 2023 att investeringsstödet kommer att gynna både järnvägs- och sjöfartssektorn då det fokuserar på investeringar som kan utveckla omlastningen mellan trafikslagen och öka intermodaliteten. Investeringsstödet för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart kan täcka upp till halva investeringskostnaden i omlastningsutrustning, utrustning för intermodala transporter samt teknik- och systemstöd, dock med högst 10 miljoner kronor.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om inlandssjöfart och kustsjöfart, senast i betänkande 2022/23:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till de insatser som genomfördes. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Riksdagen riktade under riksmötet 2018/19 ett tillkännagivande till regeringen om att den borde fortsätta prioritera arbetet med att främja vattenvägarna samt underlätta för mer prämtrafik för att öka andelen hållbara transporter (bet. 2018/19:TU14, rskr. 2018/19:258). Tillkännagivandet redovisades som slutbehandlat i budgetpropositionen för 2023 mot bakgrund av vidtagna åtgärder (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22 s. 27) Utskottet gjorde i betänkande 2022/23:TU1 ingen annan bedömning än regeringen.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av inlandssjöfart och kustsjöfart liksom att sjöfarten verkligen avlastar vägtransporterna. Utskottet konstaterar att en överflyttning till sjöfart är angelägen, inte bara för klimatet, utan även för att avlasta vägnätet och järnvägen och därigenom motverka kapacitetsbrist. Utskottet välkomnar åtgärder som främjar inlands- och kustsjöfarten och konstaterar med tillfredsställelse att det, som framgår av redovisningen ovan, har genomförts ett antal insatser på området liksom att frågan alltjämt är väl uppmärksammat. Det saknas därför i dagsläget skäl för utskottet att vidta ytterligare initiativ på området. Motionerna 2023/24:401 (SD) yrkandena 8 och 16, 2023/24:646 (V) yrkande 2 och 2023/24:2465 (C) avstyrks därmed.

## Vissa frågor om hamnar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hamnar. Utskottet understryker hamnarnas betydelse för sjöfarten och godstransportsystemet. Utskottet hänvisar också bl.a. till de insatser som genomförs inom t.ex. den nationella godstransportstrategin och av den nationella sjöfartssamordnaren.

Jämför reservation 13 (S), 14 (SD), 15 (V) och 16 (C).

## Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 51 framför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att möjligheterna för hamnar att utvecklas som energihubbar bör ses över.

I kommittémotion 2023/24:401 yrkande 21 framhåller Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att för att få mer plats och effektivare flöden behöver antalet säkerhetsklassade torrhamnar utökas. Motionärerna anser att en container som anlöper till Göteborgs hamn bör kunna lastas direkt på tåg utan att förtullas och sedan transporteras exempelvis till Falköping eller Skövde till en torrhamn, där containern lastas av och förtullas.

I kommittémotion 2023/24:646 yrkande 3 framför Linda W Snecker m.fl. (V) att regeringen skyndsamt bör arbeta fram en svensk nationell hamnstrategi. I motionen betonas vikten av att staten tar ett helhetsgrepp om Sveriges hamnar och deras ägande. I motionens yrkande 4 framför motionärerna vidare att regeringen skyndsamt bör inkludera de svenska hamnarnas och totalförsvarets arbete i den civila beredskapen.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 33 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse. En sådan plan skulle bl.a. kunna hantera och ta ställning till hur det svenska hamnnätet kan bli en allt viktigare

del av den svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomiskt och miljömässigt avseende.

I motion 2023/24:1398 yrkande 2 av Camilla Brunsberg (M) anförs att möjligheten för staten att ta en del av det ekonomiska ansvaret för Blekinges hamnar bör utredas.

I motion 2023/24:198 av Magnus Jacobsson (KD) framförs att regeringen bör utreda hur staten bäst kan ta ett större ansvar för de svenska hamnarna på ett sätt som tydligt prioriterar de som är viktigast ur ett strategiskt perspektiv.

## **Bakgrund**

### *Allmänt om de svenska hamnarna*

Sjöfart har en viktig roll för godstransporter och står för drygt 60 procent av de gränsöverskridande transportererna och knappt 30 procent av de inrikes transportererna. Under den senaste femårsperioden har dock andelen sjötransporter minskat och preliminär officiell statistik från Trafikanalys (mars 2024) visar att den hanterade godsmängden i svenska hamnar minskade med 8 procent under fjärde kvartalet 2023 jämfört med samma kvartal 2022. Under samma period minskade det totala antalet passagerare med 7 procent.

Av regeringens godstransportstrategi framgår att Sveriges hamnar fungerar som internationella, nationella eller regionala logistiknoder och används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring. I Sverige finns det över 100 hamnar, både allmänna hamnar och industrihamnar av varierande storlek, som hanterar gods och som fungerar kombiterminaler för omlastning mellan sjöfart och väg och järnväg. Totalt finns det i Sverige ca 150 möjliga omlastningsplatser för sjöfart. Av dessa är 54 allmänna hamnar och 25 ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

När det gäller ägandeförhållande visar en kartläggning som gjordes av den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart att en majoritet av de allmänna hamnarna ägs av kommuner (rapport 2021:172). Kartläggningen visar även att det inte är ovanligt med samägande antingen med andra kommuner eller med privata aktörer medan det är ovanligt med helt privatägda allmänna hamnar.

EU har definierat vissa hamnar som kärnhamnar eller stomhamnar (core-hamnar) i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som anses vara strategiskt viktiga och särskilt prioriterade och som knyter an till det europeiska stomnätverkets nio korridorer. I Sverige ingår hamnarna i Göteborg, Copenhagen-Malmö (CMP), Trelleborg, Stockholm och Luleå i EU:s stomnät. Hamnen i Luleå ingår inte i Skandinavien – Medelhavs-korridoren. Totalt hanterar dessa hamnar drygt 40 procent av de totala godsvolymererna i svenska hamnar. Av de sex volymmässigt största hamnarna i Sverige är det endast Brofjorden som inte är en kusthamn i stomnätet. Genom omlastning till andra trafikslag kan godset kopplas till destinationer i princip i hela landet. Därutöver ingår 20 svenska hamnar i det övergripande nätverket



inom TEN-T. Alla 25 hamnarna kan söka medfinansiering för infrastrukturinvesteringar från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

Trafikverket och Sjöfartsverket samverkar i hanteringen av ärenden enligt plan- och bygglagen och miljöbalken som rör sjöfart. Det innebär att Trafikverket hanterar strategiska frågor och Sjöfartsverket operativa frågor. Trafikverket har ansvar för den strategiska infrastrukturplaneringen i samråd med Sjöfartsverket i sjöfartsärenden såsom hur trafikslagen samverkar på en viss sträcka, var hamnar och andra terminaler lokaliseras och vilka kapacitetsförändringar nya tvärförbindelser leder till. Exempel på sådana frågor är godstransporter till och från Vänerregionen och lokaliseringen av Stockholms nya hamnterminal till Norvik i Nynäshamn. Sjöfartsverket har det operativa ansvaret för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Operativa synpunkter som Sjöfartsverket lämnar kan t.ex. gälla framkomligheten, utmärkningen och kapaciteten i ett sjötrafikstråk eller en farled. Andra frågor kan vara hur sjötrafiken påverkas av planerat byggande i närheten av farleder och av sträckning, lokalisering och fri höjd på broar, kraftledningar etc. som korsar farleder. Det kan också vara frågor som berör förändringar på sjökartlagt område såsom ändring av sjökortsinformation, strandlinje eller vattendjup. Trafikverket ansvarar vidare för att peka ut riksintressen för sjöfarten och för en dialog med Sjöfartsverket om ändringar och preciseringar av utpekade riksintressen.

### *Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart*

Den dåvarande regeringen beslutade i augusti 2018 att ge Trafikverket i uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med ett tidsbegränsat uppdrag på inledningsvis sex år (N2018/04482). I uppdraget till samordnaren har bl.a. ingått att analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamncapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan och regional utveckling, kopplingen till infrastrukturinvesteringar samt vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås.

Inom ramen för den nationella samordnarens arbete presenterade Trafikverket 2019 uppdraget *Analys av torrhamnar och avlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar* (I2020/00071). Som en fortsättning och ett komplement till den inledande analysen initierades under 2020 ett forskningsprojekt med inriktning mot samhällsplanering och urbana kajer. Projektet, som finansierades via Trafikverkets s.k. FoI-portföljer (forsknings- och innovationsverksamhet), slutrapporterades hösten 2021. Slutrapporten innehöll bl.a. rekommendationer till regioner, kommuner och myndigheter om hur de urbana kajerna bättre kan användas i den lokala och regionala transportplaneringen, med fokus på storstadsområdena. Ett annat forskningsprojekt med inriktning mot urban vattenburen logistik (UVL) färdigställdes under 2022. I projektet, som finansierades via Trafikverkets

branschprogram Hållbar sjöfart som drivs av Lighthouse (en samverkansplattform för sjöfartsforskning och innovation), identifierades en rad åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för ett bättre utnyttjande av UVL. Dessa studier kommer att utgöra en del av underlaget i Trafikverkets slutliga rapportering av analysen om torrhamnar och omlastningsytor.

Hösten 2020 utökades uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart till att även belysa frågor om hamnar och hamnavgifter. I september 2021 redovisade Trafikverket rapporten Tilläggsuppdrag hamnar (I2021/02496) som hade fokus på hamnars utveckling för att öka omställningen till fossilfrihet hos sjöfartssektorn samt hur hamnars avgiftsuttag påverkar konkurrenskraften för sjöfarten. I rapporten presenterades ett antal åtgärder såsom att hamnens organisation och styrning bör ses över, vilket har lett till att Sveriges Kommuner och Regioner har inlett ett arbete för vägledning av hamnarnas ägarstyrning. Vidare påpekades att en framtidssäkrad infrastruktur, kräver en samordning för nödvändiga förändringar i anläggningar som staten inte ansvarar för. Detta skulle kunna genomföras genom att man inför någon form av incitamentmodell som medför att Trafikverket kan medfinansiera investeringar i hamnarnas anläggningar. Enligt utredningen behöver detta utredas vidare. I utredningen framhålls även behovet av en statlig styrning, framför allt på miljö- och klimatområdet, och exempel på detta är tydligare styrmedel, både hårda och mjuka. Avslutningsvis pekar utredningen på behovet av samverkan eftersom det är tydligt att hamnarna har en central roll inte bara för sjöfarten utan också som logistik- och energinoder. Därför behöver hamnarna ta ett större ansvar för sjöfartens omställning. Det är också tydligt att hamnen behöver framtidssäkras genom investeringar i logistik i och runt hamnen och i automatisering och digitalisering för att öka effektiviteten, vilket ställer krav på samverkan.

Trafikverket fick den 20 januari 2022 i uppdrag att via samordnaren bl.a. föra en dialog med branschorganisationen Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna (I2022/00180).

### *Trafikverkets kartverktyg för omlastningsplatser*

Under 2021 presenterade Trafikverket ett kartverktyg som beskriver omlastningsplatser för järnväg och sjöfart i Sverige och omfattar 146 hamnar, med fokus på den fysiska anläggningen. Kartverktyget är ett resultat av den dåvarande regeringens uppdrag att verka för bättre förutsättningar för gods-transporter på järnväg och med fartyg (N2018/04481).

## **Pågående arbete**

### *Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart*

Av den årliga redovisning av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart som Trafikverket lämnade i mars 2023 framgår

när det gäller analys av torrhamnar och omlastningsytor att ett antal examensarbeten och andra studier har initierats under 2023 och att de olika underlagen sammantaget kommer att utgöra en del av Trafikverkets slutliga redovisning av regeringsuppdraget.

### *Den långsiktiga infrastrukturplaneringen för 2026–2037*

I juni 2023 beslutade regeringen om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 (LI2023/02737). Regeringen bedömer att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där även sjöfart ingår. I Trafikverkets inriktningsunderlag som presenterades i januari 2024 (rapport 2024:003) betonas bl.a. att trimningsåtgärder och utvecklade riktlinjer och styrmedel är angelägna för att förbättra förutsättningarna för intermodala transporter och att infrastrukturplaneringen behöver stödja denna. För sjöfarten handlar det enligt Trafikverket om bl.a. farledsdjup för att kunna ta emot större fartyg. Av inriktningsunderlaget framgår vidare att flera regioner betonar vikten av att utveckla multimodala transportkedjor. Genom att främja utvecklingen av hamnar, terminaler och samlastning samt genom anpassningar av regelverk och avgiftssystem för olika trafikslag kan bytet mellan dem underlättas. I inriktningsunderlaget anges även att det finns ett behov av ökad medfinansiering av hamn- och terminalbyggnader för att främja en överflyttning av gods från väg till sjöfart. Trafikverket pekar vidare på att det tas många initiativ inom hamnverksamheten för att effektivisera godsflöden och trafik till och från hamnen, bl.a. med hjälp av artificiell intelligens. Digital teknik skapar enligt Trafikverket förutsättningar för att effektivisera hamnanlöp och underlätta kopplingen till andra trafikslag. Trafikverket pekar slutligen på att det pågår ett flertal forsknings- och utvecklingsprojekt inom området. Trafikverkets inriktningsunderlag var ute på remiss fram till den 15 april 2024 och beredning pågår för närvarande inom Regeringskansliet.

### *Utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i hamnar*

För att påskynda klimatomställningen av transportsektorn inom EU har Europeiska rådet antagit en förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR). Regelverket som trädde i kraft den 12 oktober 2023 ska säkerställa en sammanhängande utveckling av infrastruktur nätverket för alternativa bränslen i hela EU. Detta innefattar bl.a. laddinfrastruktur för landström till sjöfart och kvantitativa utbyggnadskrav längs med det trans-europeiska transportnätverket (TEN-T) som är ett prioriterat nätverk av bl.a. hamnar. Till 2030 ska alla kusthamnar i TEN-T:s övergripande nät med minst 50 hamnanlöp av stora passagerarfartyg eller 100 hamnanlöp av containerfartyg tillhandahålla landström och det är i första hand marknaden som är ansvarig för att tillhandahålla denna infrastruktur.

### *Civil beredskap för hamnar*

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) publicerade i mars 2024 en handbok om civil beredskap för hamnar som riktar sig till kommuner och kommunala verksamheter (MSB2312). I handlingsplanen konstateras att Sverige är beroende av en fungerande sjöfart både för de nationella och de gränsöverskridande transporterna och att hamnarna utgör en del av samhällets infrastruktur. När det gäller utrikes godstransporter görs de huvudsakligen med sjöfart och hamnarna är därför en viktig del av transportsystemet. I handboken framhålls även den avgörande roll som hamnarna har för försörjning av livsmedel, produkter och insatsvaror och för att export ska fungera. Vidare framhålls hamnarnas betydelse för militär beredskap och säkerhet. Hamnar kan mot den bakgrunden utgöra samhällsviktig verksamhet inom transportsektorn. I handboken beskrivs hur rollerna och ansvarsfördelningen för hamnarna ser ut mellan kommuner, länsstyrelser, Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Polismyndigheten och Sveriges Hamnar. I handlingsplanen finns även beskrivningar som rör områdena risker och sårbarheter, planering samt utbildning och övning.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om vissa frågor om hamnar, senast i betänkande 2021/22:TU12. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till pågående arbete och initiativ. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis understryka svenska hamnars betydelse för sjöfarten och godstransportsystemet liksom betydelsen av en väl fungerande infrastruktur kring dessa. Utskottet påminner i sammanhanget om att hamnarnas roll är väl uppmärksammat i godstransportstrategin. Utskottet vill även särskilt framhålla det arbete som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart gör inom ramen för sitt uppdrag där samverkan med hamnarnas aktörer är en viktig del för att utveckla hamnarna men även för att identifiera adekvata åtgärder. Utskottet konstaterar likaså att frågor om torrhamnar, torrhamnarnas roll som energinoder liksom beredskapsaspekter är uppmärksammat i genomförda och pågående initiativ. Mot bakgrund av vad som anförts ovan bedömer utskottet att det inte finns något behov av att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsyrkandena. Motionerna 2023/24:198 (KD), 2023/24:401 (SD) yrkande 21, 2023/24:646 (V) yrkandena 3 och 4, 2023/24:1398 (M) yrkande 2, 2023/24:2465 (C) yrkande 33 och 2023/24:2625 (S) yrkande 51 avstyrks därmed.

## Vissa frågor om sjöfartens miljö- och klimatpåverkan

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om olika miljö- och klimatfrågor inom sjöfartsområdet med hänvisning till de insatser som genomförs. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete om såväl elektrifiering av sjöfarten och att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan i känsliga kust- och havsområden som utsläpp av s.k. skrubbevatten.

Jämför reservation 17 (SD), 18 (V), 19 (C), 20 (MP) och 21 (S, V, MP).

### Motionerna

#### *Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan*

I kommittémotion 2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 27 framhåller motionärerna att nya miljöregler för sjöfarten bör vara gemensamma inom EU. Motionärerna anför att risken annars är stor att industrier flyttar från Sverige samtidigt som utsläppen blir desamma eller till och med ökar. I yrkande 28 framför motionärerna att svaveldirektivet ska gälla som minimumgräns för hela Europa. Motionärerna lyfter i yrkande 29 fram att det är bra med åtgärder för sjöfarten som förbättrar miljön, men bästa möjliga effekt når man om minst hela EU omfattas av samma regler.

Linda W Snecker m.fl. (V) anför i kommittémotion 2023/24:646 yrkande 7 att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder, och en nationell målsättning, för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten. I yrkande 8 framhåller motionärerna att det behöver utredas hur det genom statlig medfinansiering för ny teknik kan införas ett investeringsstöd som leder till minskade utsläpp av växthusgaser från fartyg. Motionärerna önskar i yrkande 9 att regeringen ger Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. I yrkande 10 anför motionärerna att regeringen bör se till att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden. Motionärerna begär i yrkande 11 att regeringen verkar för att International Maritime Organization (IMO) fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningen i betänkandet Havet och människan (SOU 2020:3). Slutligen framhåller motionärerna i yrkande 12 att regeringen bör agera för att Sverige verkar för att det inom s.k. NECA-klassade områden (nitrogen oxides emission control area), dvs. utsläppskontrollområden för kväveoxider, blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg. Detta behövs

enligt motionärerna för att se till att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön.

Rickard Nordin m.fl. (C) begär i kommittémotion 2023/24:2453 yrkande 51 att man undersöker möjligheten med riktlinjer som stipulerar att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått från en svensk hamn inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045. I yrkande 52 framför motionärerna att för att minska koldioxidutsläppen bör möjligheten att införa miljözoner för sjöfarten undersökas för att öka användningen av landström när fartyg ligger i hamn.

Ulrika Heie m.fl. (C) anför i kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 81 att regeringen bör ge en ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla väggasbåtar. I yrkande 82 framför motionärerna att Trafikverkets uppdrag bör inkludera laddstolpar längs kusten för elbåtar. Motionärerna lyfter i yrkande 96 fram behovet av att stärka de ekonomiska incitamenten att även inom sjötrafiken välja förnybara drivmedel framför fossila genom att sträva efter lagstiftning i första hand på internationell nivå och på EU-nivå.

Emma Nohrén m.fl. (MP) framför i kommittémotion 2023/24:1873 yrkande 26 att regeringen behöver se till att fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om så att trafiken går över mindre känsliga områden och att det tydligt pekas ut i vilka områden båttrafik är tillåten och var den är förbjuden.

Magnus Manhammar (S) anför i motion 2023/24:1951 att förutsättningarna för att leda om farleder för kommersiell fartygstrafik från känsliga områden i Östersjön bör studeras. Motionären påminner om att kommersiell fartygstrafik innebär buller och föroreningar både över och under ytan och ställer till stora problem för djurlivet i havet.

I motion 2023/24:2536 yrkande 11 anser Markus Wiechel m.fl. (SD) att regeringen bör återkomma med förslag som syftar till att stimulera elektrifieringen av pendelbåts- och skärgårdsflottan, exempelvis genom övergångsbidrag till mindre rederier i behov av att investera i en elektrifierad båtflotta.

### *Om utsläpp av skrubbevatten*

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framför i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 21 att möjligheten att förbjuda utsläpp av skrubbevatten behöver ses över. Motionärerna framhåller vikten av att kuster, hav och hamnar inte blir fulla av gifter. I yrkande 22 framhålls vidare att det behövs en skärpning av regelverket för tvättning av tankar.

Emma Nohrén m.fl. (MP) begär i kommittémotion 2023/24:1873 yrkande 27 ett förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar inom hela Sveriges sjöterritorium införs.

## Bakgrund

### *Allmänt*

Fartygstrafiken i vattnen runt Sverige är intensiv och Östersjön tillhör världens mest trafikerade hav. Fartygstrafiken kan påverka miljön på olika sätt, både direkt och indirekt, och avse utsläpp både till luft och till vatten. När det gäller luftutsläpp bidrar sjöfarten exempelvis till utsläppen av koldioxid, svaveldioxid, kväveoxider och partiklar. Sjöfartens utsläpp till vatten kan t.ex. bestå av olja, båtottenfärger, avloppsvatten och barlastvatten.

Som beskrivits i tidigare avsnitt regleras sjöfarten i stor utsträckning av internationella bestämmelser och konventioner som har införlivats i svensk lagstiftning. Att sjöfarten i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete innebär att flagg- och kuststaterna har begränsade möjligheter att ställa nationella krav på sjöfarten. Dock finns det vissa öppningar för regionala särkrav för s.k. PSSA-områden (particularly sensitive sea areas), särskilt känsligt havsområden som beslutas av internationella sjöfartsorganisationen IMO på initiativ av havsområdets kuststater. År 2005 utpekades Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde vilket öppnar upp för specifika åtgärder, t.ex. genom trafikstyrning som visar sjöfarten hur den ska undvika ett område för att det är svårnavigerat eller för att det är särskilt känsligt.

Andra åtgärder kan vara striktare tillämpning av krav på utsläpp och krav på utrustning eller införande av Vessel Traffic Services (VTS). Totalt finns 14 PSSA och 3 av dessa återfinns i norra Europa: Östersjön, Vadehavet och västeuropeiska vatten. Härutöver finns ett flertal specialområden som är beslutade av IMO och finns i Marpol-konventionen. Östersjön och Nordsjön samt Engelska kanalen är utpekade utsläppskontrollområden (Emission Control Area, ECA) vilka delas in i kontrollområde för luftutsläpp av svavel från fartyg (SECA) och av kväveoxider (NECA).

Östersjön är vidare specialområde när det gäller olja, toalettavfall och fast avfall, vilket innebär att strängare utsläppskrav gäller för dessa avfallslag inom området. IMO har dessutom beslutat om ett förbud för utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg inom Östersjöns specialområde som gäller sedan 2016. Sverige har genom åren aktivt drivit och arbetat för regionala särkrav i Östersjön, bl.a. utsläppskontrollområdena NECA och SECA samt förbud mot toalettavfallutsläpp. Dessa regelverk utarbetas och drivs fram regionalt och beslutas därefter av IMO. Därefter har kraven omarbetats till EU-direktiv och på så sätt blivit direkt gällande i EU:s medlemsstater.

### *Regeringens klimatpolitiska handlingsplan*

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan från december 2023 konstateras att ca 90 procent av Sveriges import och export transporteras med sjöfart och är därmed av avgörande betydelse för handel och ökat välstånd, i Sverige och i världen. Regeringen framhåller samtidigt att sjöfarten står för ungefär

3 procent av de globala växthusgasutsläppen. Antalet sjötransporter väntas också öka till följd av en växande global efterfrågan på godstransporter.

Regeringen framhåller att det under de senaste åren har skett en betydande utveckling av lösningar som minskar energianvändningen, fartyg som drivs med fossilfria sjöfartsbränslen eller el samt nya effektivare godslösningar. Innovativa fossilfria framdrivningstekniker såsom elektrobränslen och vind kan enligt regeringen också bidra till sjöfartens omställning.

Trots denna utveckling ligger sjöfarten efter vägtransporterna i omställningen och regeringen pekar på att det finns betydande hinder, t.ex. är sjöfarten mångskiftande till sin karaktär, fartyg och båtar byggs i olika storlekar, från fritidsbåtar till oceangående fartyg, de har i regel lång livslängd och är i hög grad specialiserade för att utföra olika typer av transportarbete. Det innebär att det krävs olika och anpassade lösningar för att minska utsläppen. Ett annat hinder är att kostnaden för hållbara bränslen och tekniker är högre än för motsvarande konventionella sådana, och det finns en begränsad betalningsvilja hos transportköparna och därmed efterfrågan. Produktionskapaciteten för hållbara sjöfartsbränslen är också otillräcklig och behöver byggas ut för att kunna möta en ökad efterfrågan. Ytterligare en omständighet är att yrkestrafiken i hög grad är internationell och måste förhålla sig till de förutsättningar som finns globalt.

Regeringen pekar vidare på att bristen på effektiv global lagstiftning på klimatområdet är en barriär för sjöfartens omställning. Sjöfartens utsläpp av växthusgaser, framför allt från godstransporter, sker ofta över landgränser och mellan kontinenter. Styrning på global nivå är därför centralt för att sjöfarten ska kunna ställa om. Likt flyget pågår det ett globalt samarbete inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO för att minska sjöfartens utsläpp.

Regeringen anför att det inom IMO även finns ambitioner att öka sjöfartens energieffektivitet samt att användningen av tekniker och drivmedel med noll eller nära noll växthusgasutsläpp ska motsvara 5–10 procent av sjöfartens energibehov på global nivå 2030. IMO arbetar nu med att utveckla styrmedel för att minska sjöfartens globala utsläpp i linje med de antagna målen. Inriktningen är att ta fram en global drivmedelsstandard, med krav på användning av hållbara sjöfartsdrivmedel med stegvis lägre klimatpåverkan, i kombination med en marknadsbaserad mekanism som beräknas träda i kraft under 2027.

### *Växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten*

Växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten omfattas inte av några nationella tidsatta mål om utsläppsminskningar. Utsläppen omfattas av globala klimatåtaganden inom IMO. Vid IMO:s miljökommittémöte i juli i år antogs en skärpt strategi för att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Strategin innebär att de totala utsläppen av växthusgaser från internationell sjöfart ska vara nettonoll omkring 2050 med en stegvis minskning till 2030 och 2040. Ambitionen är kollektiv och innebär inte några åtaganden för



enskilda stater, men utsläppen ska minska inom sjöfarten och utan kompensatoriska åtgärder i andra sektorer. Därtill har IMO beslutat om mellanliggande kontrollstationer för utsläppsminskningar. Dessa innebär att de totala utsläppen från internationell sjöfart ska minska med 20 procent och sträva mot –30 procent till 2030 respektive 70 procent och sträva mot –80 procent till 2040, jämfört med 2008 års nivå.

Genom EU:s lagstiftningspaket Fit for 55 införs styrmedel för att nå EU:s klimatmål till 2030. Redan fr.o.m. 2024 ska sjöfarten inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Alla transporter inom EU och hälften av resorna till och från EU kommer därmed att behöva överlämna utsläppsrätter för sin klimatpåverkan och förhålla sig till den årliga minskningen av utsläppstaket i handelssystemet.

Inom EU:s Fit for 55-paket har även förslag till förordningar som reglerar användning av hållbara alternativa energibärare inom sjöfart presenterats, FuelEU Maritime. Målet med förslaget om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport är att minska växthusgasintensiteten för den energi som används ombord av fartyg med upp till 75 procent fram till 2050, genom att främja användningen av miljövänligare bränslen för fartyg. Rådet enades om en allmän riktlinje om de två förslagen i juni 2022. Den 23 mars 2023 nådde rådet och Europaparlamentet en överenskommelse om renare maritima bränslen. Fartygsutsläppen ska enligt denna minska med 2 procent fr.o.m. 2025 och med 80 procent fr.o.m. 2050, för att hjälpa EU att bli klimatneutralt. Förordningen antogs sommaren 2023 och de nya reglerna kommer att tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2025, med undantag för artiklarna 8 och 9 som kommer att tillämpas fr.o.m. den 31 augusti 2024.

I den klimatpolitiska handlingsplanen bedömer regeringen att sjöfartens globala klimatomställning behöver påskyndas genom effektivare fartyg, en ökad användning av hållbara sjöfartsdrivmedel, en omställning till fartyg med noll och nära-nollutsläpp samt effektivare godstransporter. Regeringen framhåller att Sverige bör driva på inom IMO för globala krav på användning av fossilfria drivmedel och ett ambitiöst marknadsbaserat klimatstyrmedel i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål. Sverige bör även driva på för att samtliga växthusgasutsläpp och även mindre fartyg inkluderas i internationella regler för sjöfartens växthusgasutsläpp.

Regeringen framhåller vidare i handlingsplanen att den offentliga sektorn bör använda de verktyg som finns för att stödja sjöfartens klimatomställning och relevanta myndigheter bör fortsätta att skynda på omställningen av sin fartygsflotta där så är möjligt. Vidare bör den nationella samordnaren för inrikes sjöfart få ett förlängt och förtydligat uppdrag att verka för en fossilfri sjöfartsnäring i Sverige.

I den klimatpolitiska handlingsplanen bedömer regeringen vidare att inblandningen av fossilfria sjöfartsbränslen är av central betydelse för sjöfartens klimatomställning. Ökad samverkan behövs för arbetet med produktion och distribution av fossilfria drivmedel för bl.a. sjöfarten.

Vidare framgår av handlingsplanen att bunkringen av sjöfartsbränslen för inrikes transporter i Sverige har ökat över tid och att växthusgasutsläppen motsvarar omkring 800 000 ton växthusgasutsläpp per år. Samtidigt kan en ökad överflyttning av gods från väg till sjöfart bidra till minskade utsläpp. I Sverige finns det ett antal befintliga åtgärder på plats för att främja både överflyttning av gods från väg till sjöfart och sjöfartens klimatomställning. Regeringen lyfter bl.a. fram att det finns differentierade farledsavgifter som ger ekonomiska incitament för rederier att minska sina utsläpp. Regeringen framhåller också att sjöfartsnäringen själv har satt upp ambitiösa klimatmål genom sin färdplan för fossilfri konkurrenskraft, och flera svenska myndigheter har fått i uppdrag att ställa om den svenska fartygsflottan.

### *Svaveldioxidutsläpp*

Kraven som gäller svavelhalten i bränsle som används ombord på fartyg regleras både genom IMO:s regelverk Marpolkonventionen och genom EU-lagstiftning. Svaveldioxidutsläpp från fartyg som trafikerar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen regleras av de krav på högsta svavelhalt på 0,10 viktprocent i marina bränslen som gäller inom s.k. svavelkontrollområden (SECA) och trädde ikraft den 1 januari 2015. Den 1 januari 2020 skärptes de globala reglerna om svavelhalten i fartygsbränsle för att minska sjöfartens utsläpp av svaveldioxid, svavelhalt på 0,5 viktprocent i det bränsle som används ombord. Fartyg som har speciella rökgastvättar s.k. skrubbrar installerade kan fortsätta att köra på högsvavligt fartygsbränsle, s.k. tjockolja, och ändå minska utsläppen av miljö- och hälsoskadliga ämnen till luften. Rökgastvättarna ”tvättar” avgaserna med havsvatten och på så sätt minskar utsläppet av försurande svaveloxider till atmosfären. Tvättvattnet i sin tur släpps tillbaka till havet men är mycket surt och kan innehålla andra föroreningar såsom tungmetaller och organiska miljögifter. Även Medelhavet är fr.o.m. den 1 maj 2025 ett svavelkontrollområde. Det innebär att högsta svavelhalt på 0,10 viktprocent i marina bränslen även gäller i Medelhavet.

### *Kväveoxidutsläpp*

År 2017 beslutade IMO om ett utsläppskontrollområde för kväveoxider (NECA) i Östersjön och Nordsjön med ikraftträdande 2021, och även detta regleras i Marpolkonventionen. Det innebär att fartyg som byggs efter 2021 och som färdas i NECA-området ska vara utrustade med effektivare kväveoxidrening. NECA-områden har tidigare även utsetts i andra delar av världen, bl.a. Nordamerika och Karibien.

### *Skrubbervatten*

I december 2019 fick Transportstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten (HaV) i uppdrag att ta fram ett sammanfattande underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg. Arbetet skulle inkludera en sammanställning av relevanta data samt indikera inriktningar på en möjlig svensk framtida

handlingslinje i frågan när det gäller IMO:s kommande arbete med att harmonisera reglerna för dessa utsläpp. I uppdraget ingick att ta reda på vilka tungmetaller och andra skadliga ämnen som finns i tvättvatten från skrubbrar, vilka nivåer de förekommer i och vilken skada de utgör för miljön. I uppdraget ingick även att redovisa ett underlag för att eventuellt motivera krav på förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg eller om gränsvärden för specifika tungmetaller och andra skadliga ämnen bör införas och en analys av hur olika ställningstaganden påverkar sjöfartsnäring och hamnar. Myndigheterna redovisade rapporten Uppdrag att ta fram underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg i oktober 2020. I rapporten framhölls att utsläpp av farliga ämnen från skrubbevatten bör begränsas i så stor utsträckning som möjligt och att Sverige i första hand bör driva frågan internationellt, vilket även stöds av hamn- och rederibranschen. För rederibranschen är det av yttersta vikt att inte snedvrیدا konkurrensen ytterligare i ett redan hårt utsatt verksamhetsområde. Myndigheterna konstaterade vidare att det finns ett behov av att aktivt minska miljöpåverkan i kustnära områden och därmed behöver även en nationell reglering i inre vatten förberedas parallellt med det internationella arbetet.

### *Hållbara förnybara drivmedel för sjöfarten*

Regeringen underströk i den nationella godstransportstrategin att det är viktigt att infrastrukturen för förnybara drivmedel möter godstransporternas behov. Vidare framhölls i sammanhanget att infrastruktur som möjliggör för fartyg att tanka LNG (liquefied natural gas) är ett första steg i bytet till LBG (liquefied biogas).

Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin. Myndighetens fjärde uppföljningsrapport Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2022 (2022:9) som publicerades i mars 2022 har fokuserat på det hittills bedrivna arbetet med att genomföra strategin genom en systematisk genomgång av insatserna. Enligt Trafikanalys finns det för närvarande två terminaler för LNG i drift i Sverige: i Lysekil och Nynäshamn.

Fonden för ett sammanlänkat Europa finansierar insatser inom ramen för bl.a. det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Sverige har på detta sätt fått medfinansiering från EU för bl.a. insatser som LNG för fartyg samt färjor som drivs med batteridrift. Det finns flera svenska hamnar som ger rabatt på hamnavgiften till fartyg med lägre miljöpåverkan. Det kan t.ex. vara fartyg som har låga kväveoxidutsläpp eller ansluter till el vid kaj.

### *Elektrifiering inom sjöfarten*

I den nationella godstransportstrategin framhålls att utvecklingen av batteridrift för sjöfarten går snabbt framåt och att dagens sjöfart i vissa fall kan använda batterier för drift av fartyg på kortare sträckor och vid manövrering i hamn. Fartyg kan även använda el och ladda batterier genom landanslutningar

när fartyg ligger vid kaj. Transportstyrelsen deltar i regelutvecklingen internationellt för att främja alternativ drift.

För att få ökad kunskap om elektrifiering fick Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i augusti 2021 i uppdrag att bidra till kunskapsupbyggnaden kring en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn. Inom ramen för uppdraget fick VTI i uppgift att ta fram ett kunskapsunderlag inom fem områden, varav elektrifiering av sjöfarten var ett. Uppdraget slutrapporterades i december 2022. I sin rapport från den 21 september 2022 Två år med Elektrifieringskommissionen – en sammanfattning framför Elektrifieringskommissionen att elektrifieringen av sjöfarten har börjat ta fart, framför allt inom passagerartrafiken. Helt elektrifierade linjer finns redan i dag, t.ex. mellan Helsingborg och Helsingör och i form av mindre passagerarfartyg i skärgårdstrafik, i kollektivtrafiken i större städer och i Trafikverkets färjerederi. Av rapporten framgår att en rad nya initiativ har tagits de senaste två åren, t.ex. Tranzero Initiative där Stena Line, Göteborgs hamn, Volvo och Scania gemensamt arbetar för att elektrifiera transporterna i och till hamnen på såväl sjö- som landsidan. Det framgår vidare att Region Stockholm avser att ta världens första elektriska bärplanskepp i testtrafik 2023 och att snabbaddare för elbåtar har under sommaren 2022 öppnats på flera platser. Det uppges även att ett nätverk med snabbaddare för elbåtar skulle etableras längs med Bohuskusten mellan Göteborg och Oslo under hösten och vintern 2022 och att det finns ett intresse från hamnar och rederinäringen att påskynda omställningen. Många hamnar arbetar aktivt med att hitta lösningar för att elektrifiera delar av verksamheten och även producera såväl solet som vätgas.

Den 14 oktober 2021 beslutade regeringen att inrätta en elektrifieringskommission. Kommissionen ska vara ett rådgivande organ för löpande utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för näringslivet, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, kommuner och regioner m.fl. Elektrifieringskommissionen har regeringens uppdrag att påskynda elektrifieringen och bidra med förslag på åtgärder som kan vidtas. Kommissionen ska i sitt arbete beakta såväl de transportpolitiska, näringspolitiska och energipolitiska mål som de klimatmål som riksdagen har beslutat om samt ha ett trafikslagsövergripande perspektiv där vikten av hög energieffektivitet i hela transportsystemet beaktas. Här bör åtgärder kopplade till viktiga godsstråk samt åtgärder som främjar samordnade godstransporter, intermodalitet och överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart prioriteras. I Elektrifieringskommissionens uppdrag ingår att i samråd med berörda aktörer identifiera åtgärder som kan vidtas för att öka takten i elektrifieringen inom transportområdet. Kommissionen ska inom samtliga trafikslag belysa finansieringsfrågor och möjliga affärsmodeller samt frågor om miljöeffekter i bred bemärkelse när det gäller elektrifiering. Elektrifieringskommissionen bör lägga särskilt fokus på att kartlägga och identifiera utvecklingsområden för hur en ökad elektrifiering av sjöfarten kan påskyndas, inklusive behovet av utbyggnad av infrastruktur för laddning eller tankning av

vätgas vid hamnar för att påskynda en övergång till helt eller delvis eldrivna fartyg. I uppdraget ingår även att analysera och beakta hur digitalisering, uppkoppling och innovativa lösningar ytterligare kan påskynda och effektivisera elektrifieringen inom transportområdet. Elektrifieringskommissionen ska dock inte föregripa den ordinarie planeringsprocessen inför framtagandet av en kommande nationell plan för transportinfrastrukturen.

## **Pågående arbete**

### *Den långsiktiga infrastrukturplaneringen för 2026–2037*

Den 15 juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. I uppdragsbeskrivningen framför regeringen att den bedömer att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där även luftfart och sjöfart ingår. Detta innebär att det behövs en samlad bedömning av målpuffyllelse även på luftfartsområdet och sjöfartsområdet. Regeringen framhåller att inte minst den snabba tekniska utvecklingen kan vara exempel på frågor som på olika sätt berör luftfartens och sjöfartens förutsättningar. Eventuella behov av infrastrukturåtgärder som därutöver identifieras inom luftfartens och sjöfartens områden ska redovisas separat och med en bedömning om vad som är en lämplig finansieringsform och ansvarsfördelning för ett genomförande i respektive fall.

### *Skrubbervatten*

Miljömålsberedningen föreslog i sitt delbetänkande i januari 2021 (SOU 2020:83) att regeringen ska verka inom EU och IMO för ett förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar inom tolv nautiska mil från kustlinjen och verka för strängare regleringar av utsläpp generellt. Miljömålsberedningen föreslog också att Transportstyrelsen och HaV skulle få i uppdrag att ta fram underlag och förslag till ett nationellt förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på svenskt inre vatten. Den 28 oktober 2021 fick Transportstyrelsen och HaV i uppdrag att tillsammans komplettera sin redovisning av uppdraget att ta fram underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg. Kompletteringen ska inkludera ekotoxikologiska analyser av skrubbrars tvättvatten och en jämförelse mellan sådana utsläpp och utsläpp av samma ämnen från andra relevanta källor, både inom sjöfarten och från landbaserade källor, samt deras effekt på havsmiljön. I uppdraget ingår att övergripande redovisa vilka förändringar, inklusive författningsändringar, som är nödvändiga för att införa vart och ett av förslagen till nationella åtgärder som lämnades i den nämnda redovisningen samt föreslå rekommendationer för att uppnå största nyttan för havsmiljön, sjöfarten och kustsamhällen. I juni 2022 redovisade myndigheterna sitt uppdrag och föreslog ett totalt utsläppsförbud av tvättvatten (och avtappningsvatten) från fartygsskrubbrar i Sveriges inre vatten. Rapporten avslutas med att Sverige bör fortsätta att agera aktivt i det internationella

arbetet för att minska utsläppen av farliga ämnen från skrubbrar specifikt och fartygs miljöpåverkan generellt. Detta arbete bör fortsättningsvis genomföras både inom IMO men också inom Helcom-samarbetet. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### *Sjöfart i känsliga kust- och havsområden*

Enligt havsrättskonventionen är staterna skyldiga att skydda och bevara den marina miljön och vidta de åtgärder som krävs och som är förenliga med konventionen för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar av den marina miljön från alla slags källor. Flera hårt trafikerade fartygsrutter i Sveriges närområde passerar nära eller genom marina skyddade områden som Natura 2000-områden och marina naturreservat samt andra känsliga havsområden. Vidare är få havsområden i Sveriges närhet helt fria från fartygs- trafik. Miljömålsberedningen föreslog i sitt delbetänkande att en särskild utredare ska ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden. Miljömålsberedningen föreslog vidare att regeringen ska verka för att IMO fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön ändras eller läggs om. Miljömålsberedningen pekade ut områdena över Salvorev, mellan Fårö och Gotska sandön samt mellan Norra Midsjöbanken och Hoburgs bank. Miljömålsberedningen anförde att regeringen därför så fort som möjligt bör begära att IMO fattar beslut om att områdena fredas från kommersiell fartygstrafik genom att farlederna läggs om till alternativa rutter. Beredningen framförde att regeringen bör hämta in beslutsunderlag i frågan från berörda myndigheter innan begäran görs i IMO.

### *Alternativa bränslen*

Omställningen till alternativa bränslen har påbörjats inom den statliga sektorn. Sjöfartsverket har i sitt regleringsbrev för budgetåret 2024 fått ett tillskott på 45 miljoner kronor för att påbörja omställningen av Sjöfartsverkets egen båt- och fartygsflotta till att bli fossilfri. Myndigheten ska redovisa hur omställningsarbetet fortskrider och vilka åtgärder som har vidtagits.

Svenskt Näringsliv har tagit fram rapporten Transportsektoranalys 2024 och gör i den bedömningen att en lägre elektrifieringsgrad förväntas för sjöfart och flyg än för vägtransporter, vilket innebär att alternativa bränslen förväntas utgöra en större andel av drivmedelsmixen för dessa trafikslag.

### *Elektrifiering inom sjöfarten*

Regeringen bedömer att elektrifiering av transportsektorn är central för att Sverige ska nå sina klimatmål och åtaganden inom EU. I budgetpropositionen för 2024 föreslogs därför att stöd till laddinfrastruktur vid hamnar och kajer ska kunna sökas utifrån ett befintligt budgetanslag.

I regleringsbrevet för 2022 fick Trafikanalys två uppdrag av regeringen som handlar om ökad elektrifiering inom sjöfarten. Ett uppdrag handlar om att öka användningen av land- och laddström, och ett annat om att utreda förutsättningarna för eldrivna fartyg. Uppdragen redovisades i december 2022 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. I sin redovisning av regeringsuppdraget föreslog Trafikanalys nya styrmedel för elsjöfart, bl.a. en skattereduktion för landström, en klimatpremie för elfartyg och stöd till land- och laddinfrastruktur i hamnar. Trafikanalys framför att potentialen och marknaden för batterielektriska fartyg respektive batterihybridfartyg skiljer sig kraftigt åt. Det är främst inom passagerartrafiken, med sina ofta korta resor och stadiga trafik på samma hamnar, som det finns förutsättningar för batterielektriska fartyg, särskilt om fartbehovet kan hållas nere. För batteri-hybridfartyg är däremot flexibiliteten större och där bedöms marknads-potentialen vara hela fartygsflottan eftersom batterier har en roll att spela i det totala energisystemet ombord som ger en total energieffektivisering och minskad bränsleförbrukning på i genomsnitt omkring 10 procent. När det gäller hamnarnas elektrifiering med infrastruktur menar Trafikanalys att den behöver gå hand i hand med utvecklingen av elektrifierade fartyg. Trafik-analys påpekar att Sverige ligger i framkant i Europa när det gäller antalet hamnar som i någon form erbjuder landström, men den totala användningen av landström är låg då endast 5 procent av den totala energin som fartyg använder vid kaj i svenska hamnar kommer från landström. I sin redovisning framför Trafikanalys att styrmedel för vägtrafikens elektrifiering även kan utvecklas för sjöfart. Sjöfart karakteriseras av att vara i hög grad internationell, vilket gör att utformningen av styrmedel för det ena trafikslaget kan hitta nya lösningar genom att se på utformningen av styrmedel för det andra. I rapporten presenterar Trafikanalys sju förslag på nya styrmedel och ett par övriga åtgärder. Myndigheten understryker vikten av ett brett arbete och en kombination av styrmedel för att minska trösklarna för en ökad elsjöfart. Trafikanalys föreslår således att

- befintlig skattereduktion för landström för större fartyg utökas till att även gälla fartyg med en bruttodräktighet som understiger 400 och används i yrkesmässig trafik
- Energimyndigheten får i uppdrag att närmare analysera och föreslå hur en klimatpremie kan utformas för att stimulera en marknadsintroduktion av elfartyg
- en lämplig myndighet får i uppdrag att ta fram förslag till förordning för ett stöd till land- och laddinfrastruktur för fartyg
- en utredning tillsätts för att klargöra hur undantag från krav på nätkoncession för elledning och elnät i hamnar kan införas
- Transportstyrelsen får i uppdrag att utreda behovet av förtydligade krav på minskade växthusgasutsläpp från nationella fartyg

- Transportstyrelsen får i uppdrag att genomföra åtgärder som underlättar processen för certifiering av nya lösningar kopplade till elektrifierad sjöfart
- staten tar initiativ till ett samarbete med regioner med målet att få till stånd innovationsupphandling av statlig och regionalt upphandlad trafik för att främja en utveckling av elsjöfart.

Utöver ovanstående styrmedelsförslag efterlyser Trafikanalys även en vidare diskussion om miljödifferierade sjöfartsavgifter för att stimulera introduktionen av elsjöfart. Vad gäller frågan om miljözoner i hamnar har Trafikanalys även kommit fram till att det inte är lämpligt att införa miljözoner i vissa hamnar för att öka användningen av ladd- och landström. Enligt myndigheten är miljözoner generellt sett ett styrmedel som kan ha sin plats när marknaden är mogen och det finns flera operatörer inom relevanta segment som kan leva upp till de krav som ställs. Elektrifieringen av sjöfarten har dock enligt myndigheten inte kommit dit än.

I regleringsbrevet för 2024 fick Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om en storskalig elektrifiering av transportsektorn. Kunskapsunderlaget ska omfatta en kartläggning av konsekvenser för exempelvis markanvändning, elnät och beredskap, både lokalt, regionalt och nationellt. Analysen ska även omfatta elektrifiering av flyg och sjöfart. Uppdraget ska redovisas den 30 november 2024.

Genom EU:s antagna förordning om initiativet FuelEU Maritime införs en skyldighet för passagerarfartyg och containrar att använda landströmsförsörjning för alla elbehov när de är förtöjda vid kajen i större EU-hamnar fr.o.m. 2030, i syfte att minska luftföroreningarna i hamnar, som ofta ligger nära tätbefolkade områden.

### *Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*

Regeringen gav hösten 2018 Trafikverket i uppdrag att tillsätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Uppdraget löpte ursprungligen på sex år och har som huvudsyfte att förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. I mars 2024 beslutade regeringen att förlänga uppdraget som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart i de delar som fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet samt ökad överflyttning till sjöfart för att bidra till ökad intermodalitet i gods-transportssystemet. En ny uppgift för samordnaren blir att etablera en samverkansplattform med relevanta offentliga aktörer, t.ex. på lokal och regional nivå, för att utveckla former för innovationsupphandlingar som kan påskynda sjöfartens omställning till fossilfrihet och elektrifiering. Vidare innebär uppdraget att arbetet med gröna korridorer ska fortsätta och att ta fram en plan för detta, där rederier ska vara en del. Denna del ska leda till en översiktlig handlingsplan för gröna korridorer för perioden 2024–2027.

Uppdraget består av ett antal deluppdrag och ska slutredovisas senast den 30 juni 2027.



## *Färjerederiet*

Vision 45 är Färjerederiets plan för att utveckla verksamheten för att bidra till att de klimatpolitiska målen ska uppnås. Vision 45 är en plan för att säkra tillgången på effektiva och miljövänliga färjor fram till 2045. Både Färjerederiet, Sjöfartsverket och Kustbevakningen har analyserat vilka bränslealternativ som finns och hur de bidrar till klimatneutralitet. Slutsatserna är likartade om man tar hänsyn till olika fartygstypers egenskaper och uppgifter: eldrift är på kort sikt den bästa lösningen om man väger in hur mogen tekniken är och möjligheten att minska buller och utsläpp av partiklar, kväveoxider och koldioxid. Detta är Färjerederiets största satsning någonsin och omställningen innebär att Färjerederiet dels kommer att köpa in 20 helt nya färjor, dels att rederiet konverterar 30 av 70 befintliga färjor till eldrift. Ytterligare 15 av de befintliga färjorna kommer att anpassas för miljödrift. Elfärjorna ska trafikera Ljusteröleden och Vaxholmsleden i Stockholms skärgård. Utöver detta har Färjerederiet redan eldrivna linfärjor på åtta färjeleder: Hamburgsundsleden, Malöleden, Kornhallsleden, Lyrleden, Arnöleden, Ängöleden, Kastelletleden, Stegeborgsleden och av Färjerederiets 70 färjor är 21 linfärjeleder.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om vissa miljö- och klimatfrågor, senast i betänkande 2022/23:TU7. Utskottet konstaterade bl.a. att internationella beslut är avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten och förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor inom ramen för det internationella samarbetet för att förbättra såväl havs- som landmiljöer och minska sjöfartens utsläpp. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till de insatser som genomförs inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan*

Sjöfarten spelar en viktig roll i transportsystemet genom att tillgodose effektiva transporter och har en avgörande betydelse för handel och ökat välbefinnande såväl i Sverige som i övriga världen. Utskottet kan konstatera att det under de senaste åren skett en betydande utveckling av lösningar som bidrar till att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, vilket utskottet välkomnar. Utskottet kan samtidigt konstatera att sjöfarten har flera utmaningar att hantera på miljö- och klimatområdet för att på ett genomgripande sätt kunna bidra till den gröna omställningen. Ett angeläget område i omställningen till ett hållbart transportsystem är rening av sjöfartens utsläpp. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla att det arbete som görs inom EU och den internationella sjöfartsorganisationen IMO är avgörande för att

minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan och uppnå en hållbar sjöfart på lika villkor. Utskottet ser även positivt på att Sverige har varit aktivt i arbetet med att genomdriva regionala regelverk som bl.a. utsläppskontrollområden för kväveoxider (NECA) och svaveldioxider samt förbud mot toalettvattnets utsläpp. Utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva viktiga frågor inom ramen för det internationella samarbetet.

Vidare vill utskottet framhålla att sjöfarten är ett relativt energieffektivt trafikslag. Samtidigt är det, som nämnts, angeläget med minskade utsläpp från sjöfarten. Detta kräver bl.a. ett förbättrat tillhandahållande och ökad användning av miljövänliga drivmedel. Utskottet kan konstatera att det inom detta område behövs fortsatta insatser för forskning och utveckling. Utskottet välkomnar därför de initiativ som kommissionen tagit för att öka användningen av hållbara förnybara bränslen i sjöfarten inom ramen för den s.k. gröna given. Utskottet förutsätter också att regeringen aktivt verkar för att öka användningen av hållbara förnybara bränslen i sjöfarten.

I anslutning till det sagda vill utskottet understryka att elektrifiering av sjöfarten är angelägen för att göra transportsystemet fossilfritt. Eldrift genererar både lägre utsläpp och mindre buller. Utskottet välkomnar därför de många initiativ som regeringen har tagit om bl.a. landström i hamnar, miljözoner och ökad elektrifiering av transportsektorn. Utskottet konstaterar också att Färjerederiets plan för att säkra tillgången på effektiva och miljövänliga färjor fram till 2045 är ett steg i rätt riktning till fossilfri sjöfart. Utskottet välkomnar Elektrifieringskommissionens arbete liksom arbetet med elektrifieringsstrategin och kommer med stort intresse att följa åtgärderna för att främja en ökad elektrifiering inom sjöfarten.

När det gäller ytterligare åtgärder för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, inte minst i känsliga kust- och havsområden, vill utskottet påminna om att regeringen nyligen beslutat att förlänga uppdraget till Trafikverket om att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och när-sjöfart. Uppdraget innebär att arbetet med s.k. gröna korridorer ska fortsätta och att en plan ska tas fram där rederier inkluderas i arbetet. Denna del ska leda till en översiktlig handlingsplan för gröna korridorer. Utskottet noterar att uppdraget består av ett antal deluppdrag och ska slutredovisas senast 30 juni 2027.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att Sverige anses vara ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet som tar ansvar för miljön. Det är utskottets uppfattning att det även i fortsättningen är viktigt för Sverige att ha en hög ambitionsnivå. Förutom stora miljö- och klimatvinster är en sådan hållning till gagn såväl för den svenska sjöfarten och dess konkurrenskraft som för varumärket Sverige.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionerna 2023/24:401 (SD) yrkandena 27–29, 2023/24:646 (V) yrkandena 7–12, 2023/24:1873 (MP) yrkande 26, 2023/24:1951 (S), 2023/24:2453 (C) yrkandena 51 och 52, 2023/24:2465 (C) yrkandena 81, 82 och 96 samt 2023/24:2536 (SD) yrkande 11.

### *Om utsläpp av skrubbevatten*

I motionerna 2023/24:1873 (MP) yrkande 27 och 2023/24:2625 (S) yrkandena 21 och 22 förordas bl.a. tillkännagivanden om att förbjuda utsläpp av s.k. skrubbevatten från fartyg. Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten har haft i uppdrag att titta närmare på denna fråga och lämnat ett kunskapsunderlag till regeringen. Utskottet kan vidare konstatera att Regeringskansliet bereder, baserat på informationen som framkommit i redovisningen av de nämnda regeringsuppdragen, frågan om nationella regler för utsläpp av orenat skrubbevatten. Utskottet finner ingen anledning att föregripa denna process. Utskottet utgår vidare från att regeringen fortsätter att driva på för hårdare utsläppsregler av tvättvatten från skrubbrar, inte minst inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Motionsyrkandena avstyrks därmed.

## Gotlandstrafiken

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Gotlandstrafiken. Utskottet hänvisar bl.a. till Trafikverkets pågående arbete med att upphandla färjetrafiken till och från Gotland för den kommande avtalsperioden. Utskottet understryker betydelsen av en väl fungerande färjetrafik till och från Gotland som tillgodoser både invånarnas och näringslivets transportbehov och som främjar regional utveckling.

Jämför reservation 22 (S), 23 (V) och 24 (MP).

### **Motionerna**

Gunilla Svantorp m.fl. (S) anser i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 18 att det framtida stödet för Gotlandstrafiken bör ses över. Enligt motionärerna drabbar de ökade kostnaderna för Gotlandstrafiken både privatpersoner och företag med anknypning till denna trafik.

Linda W Snecker m.fl. (V) anför i kommittémotion 2023/24:646 yrkande 14 att regeringen bör återkomma med förslag om hur Trafikverket framöver kan äga och driva Gotlandstrafiken. Motionärerna anser vidare i yrkande 15 att regeringen måste återkomma med särskild kompensation i enlighet med Region Gotlands bedömningar, riktad till resenärer och fraktköpare för de kraftigt ökade frakt- och biljettpriiserna i Gotlandstrafiken. Motionärerna framför vidare i yrkande 16 att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk för kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att det ska ske förbättringar men aldrig försämringar. Motionärerna anser slutligen i

yrkande 17 att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge Region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter när det gäller Gotlandstrafiken.

Elin Söderberg m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2023/24:1519 yrkande 46 att det bör ställas utsläppskrav i upphandlingen av Gotlands- trafikken för avtalsperioden efter 2026 som är i linje med transportsektorns klimatmål. Motionärerna framhåller att sjöfarten kräver stora insatser för omställning till fossilfrihet.

Hanna Westerén (S) framhåller i motion 2023/24:1301 behovet av att överväga en översyn av Gotlandstillägget med syftet att åstadkomma sund konkurrens på transportområdet och stärka försörjningsberedskapen. Enligt motionärerna är goda kommunikationer avgörande för Gotlands utvecklings- möjligheter som en trygg och stabil plats för näringslivetableringar och varu- produktion.

Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) anser i motion 2023/24:1965 att förutsättningarna för hur Gotlandstrafiken kan behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur bör studeras i infrastrukturplanen. Enligt motionärerna är snabba och effektiva transporter med färja till och från Gotland avgörande för den gotländska ekonomin och tillväxten.

## **Bakgrund**

### *Nuvarande färjetrafik till och från Gotland*

Staten ansvarar för trafikförsörjningen mellan Gotland och fastlandet. Trafik- verket upphandlar färjetrafik till och från Gotland för att säkerställa tillgången till väl fungerande kommunikationer. Det nuvarande trafikeringsavtalet är tecknat med Destination Gotland för perioden 2017–2027. Den upphandlade färjetrafiken går mellan Visby och Nynäshamn respektive Visby och Oskarshamn. Färjorna är höghastighetsfartyg med en restid på drygt tre timmar. Nynäshamn trafikeras med två tur- och returesor per dag och Oskarshamn trafikeras med en tur- och returesa per dag. Under högsäsong och storhelger utökas antalet turer per dag. Av persontrafiken går ca 25 procent på den södra linjen (Oskarshamn) och 75 procent på den norra (Nynäshamn). Gods- transportererna är jämnt fördelade över båda linjerna. Utöver den upphandlade färjetrafiken trafikeras även Västervik ibland under sommarsäsongen. Biljett- priserna varierar beroende på säsong, linje och avgångstid och det finns ett takpris för gotlänningar och gods. Takpriset anpassas årligen utifrån inflations- och bränslepriserförändringar. För besökare gäller marknadsprissättning.

### *Trafikverkets uppdrag om den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland*

I juli 2020 gav den dåvarande regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland. I uppdraget ingick även att analysera ett alternativ där staten driver

Gotlandstrafiken i egen regi. Trafikverket redovisade sitt uppdrag i september 2021. Trafikverket föreslog att en modell med statligt ägda fartyg och upphandlad drift tillämpas för trafiken i framtiden eftersom den bedömdes ge bättre konkurrensförutsättningar och lägre kostnader för staten. Trafikverket bedömde dock att det inte är möjligt för staten att etablera ett rederi och anskaffa fartyg redan till nästkommande trafikperiod från 2027. Nästa upphandling bör enligt Trafikverket därför genomföras liksom tidigare som en sammanhållen upphandling av fartyg och drift. I uppdraget till Trafikverket ingick även att belysa frågan om hur Gotlandstrafiken ska kunna bli fossilfri till 2045. Trafikverket pekade på att vägen till fossilfrihet innehåller ett antal valmöjligheter kring vilken trafik som ska köras och i vilken takt klimatgaser ska reduceras samt fossilfria bränslen införas. Trafikverket konstaterade att dessa val påverkar kostnaderna för trafiken och att frågan om trafikering och klimatmål samt tidpunkt för en eventuell upphandling med statliga fartyg kommer att hanteras i arbetet med kommande upphandlingar.

I föregående avsnitt om sjöfartens miljö- och klimatpåverkan finns utförligare beskrivningar om transportsektorns klimatmål.

### *Gotlands Trafikråd*

Inför avtalet om färjetrafiken 1998 beslutade riksdagen att formalisera det samråd som hade utvecklats mellan operatören och främst Gotlands kommun och länsstyrelsen angående taxor, tidtabeller och andra trafik- och servicefrågor. Det resulterade i inrättandet av ett trafikanråd där länsstyrelsen fram till 2009 hade ansvar för detta råd (Trafikanrådet) och det tillhörande Gotlands Flyg- och Färjeråd. Därefter övertog Region Gotland ansvaret och bildade Trafikrådet.

Gotlands Trafikråd arbetar för att främja klimatsmarta och goda kommunikationer till och från samt på Gotland och ska förmedla och inhämta information och kunskap. Trafikrådet kan även fungera som avstämnings- eller referensgrupp i särskilda frågor eller projekt och tar fram förslag till gotländska ståndpunkter för bl.a. flyg- och färjetrafiken.

Trafikrådet består av representanter från näringslivet, statliga myndigheter, organisationer, infrastrukturansvariga, trafikoperatörer och Region Gotland. Region Gotland leder arbetet i Trafikrådet, där regionstyrelsens ordförande är ordförande och sammankallande. I processen med att utveckla de gotländska ståndpunkterna deltar en representant från varje parti som är representerat i regionfullmäktige. Trafikoperatörer är inte involverade när gotländska ståndpunkter eller frågor relaterade till färjetrafikupphandlingen diskuteras i Trafikrådet.

Trafikrådet sammanträder vid behov, dock minst två gånger per år. En särskild styrelse bereder Trafikrådets ärenden och kan också behandla aktuella frågor mellan Trafikrådets sammanträden. Mindre arbetsgrupper kan bildas för särskilda ämnesområden.

Trafikrådets inspel i upphandlingen av färjetrafiken utgörs av de gotländska ståndpunkterna om trafiken till och från Gotland. Genom Gotlands Trafikråd har bl.a. Region Gotland verkat för en fortsatt god tillgänglighet med färja även i nästa upphandling.

### *Gotlandstillägget*

Gotlandstillägget infördes 1976 för att möjliggöra godstransporter till och från Gotland. Transportbolag med frakt mellan Gotland och fastlandet fick då rätt att debitera ett frakttillägg i all inrikes fjärrtrafik för att kompensera merkostnaderna som uppstår vid resorna till och från ön.

Tillväxtnalys har i en rapport från september 2009 analyserat systemet med Gotlandstillägget och bl.a. lämnat förslag om hur detta ska kunna ersättas med mera transparenta och effektiva åtgärder för att främja långsiktigt stabila förutsättningar för Gotlands tillväxt och utveckling (2009:03).

Region Gotland, Gotlands Trafikråd och tolv andra aktörer på ön begärde i en skrivelse till Klimat- och näringslivsdepartementet och Landsbygds- och infrastrukturdepartementet den 15 juni 2023 att Regeringskansliet utreder och tar fram en rättvis kompensationsmodell för att ersätta Gotlandstillägget. I skrivelsen framförs bl.a. kritik mot modellen med Gotlandstillägg med utgångspunkt från att den aldrig har fungerat som det var tänkt för att kompensera för de logistiska nackdelar som öläget medför.

### *Ekonomiskt stöd för färjetrafiken*

Riksdagen beslutade med anledning av regeringens höständringsbudget för 2023 om en ökning av anslaget 1:7 Trafikavtal med 33 miljoner kronor (prop. 2023/24:2, bet. 2023/24:FiU11, rskr. 2023/24:56). Anslagsökningen avsåg ett ekonomiskt stöd till färjetrafiken till och från Gotland och genomfördes med stöd av Europeiska kommissionens tillfälliga kris- och omställningsram för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin till följd av Rysslands angrepp mot Ukraina (2023/C 101/03). I enlighet med regeringens förslag utvidgades ändamålet för anslaget 1:7 Trafikavtal till att även få användas för utgifter för bidrag till färjetrafiken till och från Gotland. I höständringsbudgeten pekade regeringen på att frakt- och biljettpriserna för färjetrafiken till och från Gotland har ökat och att regeringen därför avser att under 2023 införa ett ekonomiskt stöd i syfte att ge förutsättningar för att begränsa eller undvika ytterligare prisökningar i färjetrafiken till och från Gotland.

Regeringens förslag om ett ekonomiskt stöd till färjetrafiken till och från Gotland förutsatte ett snabbt godkännande enligt EU:s bestämmelser om statligt stöd. Av ett pressmeddelande från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet den 9 januari 2024 framgår att stödet har godkänts av EU-kommissionen och att det efter omräkning till svenska kronor och regelmässig avräkning med anledning av andra stöd, uppgår till ca 20,9 miljoner svenska kronor.

## **Pågående arbete**

### *Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*

Trafikverket redovisade den 15 januari 2024 ett inriktningsunderlag till regeringen för planperioden 2026–2037. Samtidigt med detta gick inriktningsunderlaget även ut på extern remiss fram till den 15 april då remissvaren lämnades till regeringen. Nästa steg i planeringsprocessen som ska mynna ut i en plan för den statliga infrastrukturen för 2026–2037 är att regeringen lämnar en proposition med ekonomiska ramar för den kommande nationella planen och länsplanerna.

### *Upphandling av färjetrafik till och från Gotland 2027–2035*

Trafikverkets upphandling av färjetrafik till och från Gotland som är planerad att gälla från den 1 februari 2027 till den sista januari 2035, med option på ytterligare två år, inleddes den 22 augusti 2023 och anbudstiden gick ut den 13 mars 2024. I förfrågningsunderlaget ställde Trafikverket krav som bl.a. rör antalet turer och avgångs- och ankomsttider, överfartstid, kapacitet, fartyg, minskad klimatpåverkan, prissättning och nationell säkerhet. Trafikverket arbetar för närvarande med utvärderingen av anbud och planerar att slutföra upphandlingen under sommaren 2024.

Region Gotland har med anledning av den pågående upphandlingen framhållit vikten av att trafiksystemet understöder och bidrar till en fortsatt positiv utveckling på ön och att det är avgörande för de boende och näringslivet med snabba överfarter, varje dag året runt.

## **Svar på skriftliga frågor**

Statsrådet Andreas Carlson (KD) har under våren 2024 besvarat flera skriftliga frågor och interpellationer som berör olika aspekter av Gotlandstrafiken och färjeförbindelserna mellan Gotland och fastlandet. Bland annat besvarade statsrådet i januari 2024 en skriftlig fråga om kompensation för högre priser i Gotlandstrafiken och om regeringen säkrar att hela det anslagna beloppet faktiskt kommer gotlänningarna till del (fr. 2023/24:492). Statsrådet pekade i sitt svar på att ökade frakt- och biljettpriser för färjetrafiken har påverkat den ekonomiska situationen negativt för resande till och från Gotland och att regeringen därför i slutet av 2023 beslutade förordningen (2023:727) om statligt stöd till färjetrafik till och från Gotland. Statsrådet påminde om att regeringen aviserade det planerade stödet i samband med förslaget till höständringsbudget för 2023 och konstaterade att EU-kommissionen därefter har godkänt det. Enligt statsrådet är det glädjande att Destination Gotland som en direkt följd av detta stöd kommer att sänka priserna under en period. Statsrådet uttalade slutligen att han kommer att fortsätta följa utvecklingen av priserna för färjetrafiken till och från Gotland.

Statsrådet har vidare i februari 2024 även besvarat en skriftlig fråga om han avser att vidta några generella åtgärder för att säkra sjötransporter till och från

Gotland med anledning av säkerhetsläget (fr. 2023/24:550). I sitt svar pekade statsrådet på att det är Trafikverket som har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till och från Gotland och att denna linjesjöfart omfattas av EU:s s.k. cabotageförordning som möjliggör att Trafikverket får upphandla trafiken. Statsrådet pekade på att cabotageförordningen ger alla rederier inom EU rätt att lämna anbud och att Trafikverket inte kan ställa krav på att fartygen som utför trafiken ska ha svensk flagg. Statsrådet konstaterade samtidigt att Trafikverkets avtal är utformade så att anbudsgivarna måste vara beredda på att Försvarsmakten kan komma att efterfråga ett säkerhetsskyddsavtal eftersom Försvarsmakten också nyttjar färjetrafiken mellan Gotland och Sveriges fastland. Statsrådet uttalade att han förutsätter att Trafikverket utför sitt uppdrag i enlighet med de lagar och regler som omfattar upphandlingarna.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat frågor om Gotlandstrafiken flera gånger tidigare, senast våren 2023 i betänkande 2022/23:TU5. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och pekade bl.a. på Trafikverkets uppdrag att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till och från Gotland och att utskottet inte fann anledning att föregripa regeringens beredning av Trafikverkets förslag. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis understryka betydelsen av en väl fungerande färjetrafik till och från Gotland som tillgodoser både invånarnas och näringslivets transportbehov och som främjar regional utveckling. I sammanhanget ska även totalförsvarets behov beaktas mot bakgrund av ett försämrat säkerhetspolitiskt läge internationellt.

Utskottet påminner vidare om att det saknas kommersiell bärkraft för trafik i den omfattning som krävs för att Region Gotland ska anses kunna leva och utvecklas. Trafikverket har därför regeringens uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till och från Gotland. Utskottet vill vidare peka på det uppdrag som regeringen gav Trafikverket i juli 2020 att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland samt ett alternativ där staten driver Gotlandstrafiken i egen regi. Utskottet anser inte att det finns anledning att föregripa regeringens beredning av Trafikverkets förslag eller Trafikverkets pågående arbete med att upphandla färjetrafik för den kommande avtalsperioden. Utskottet förutsätter att det arbete som bedrivs i frågan kommer att tillförsäkra Gotland en tillfredsställande tillgänglighet, som har sin utgångspunkt i invånarnas och näringslivets behov av resor och transporter.



Därmed avstyrks motionerna 2023/24:646 (V) yrkandena 14–17, 2023/24:1301 (S), 2023/24:1519 (MP) yrkande 46, 2023/24:1965 (S) och 2023/24:2625 (S) yrkande 18.

## Färjerederiet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att möjliggöra mer trafik med gång- och cykelfärjor. Utskottet hänvisar till Färjerederiet och dess arbete med att anpassa färjorna i takt med att kollektiv- och cykeltrafiken ökar.

Jämför reservation 25 (SD).

### Motionen

I kommittémotion 2023/24:401 yrkande 3 anser Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att för att möjliggöra mer trafik med Färjerederiet bör regleringsbrevet till Trafikverket ses över för att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik.

### Bakgrund

Färjerederiet är en resultatenhet inom Trafikverket som drivs under bolagsliknande former med krav på avkastning och finansiell stabilitet. Trafikverkets vägfärjor trafikerar hela Sverige. Årligen görs cirka en miljon anlöp och cirka 12 miljoner fordonstransporter. Färjorna möjliggör boende i kustnära områden, löser flera trafikproblem och öppnar genvägar i storstadsområden.

Regeringen styr Trafikverket på olika sätt, bl.a. genom förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket och genom det årliga regleringsbrevet. I förordningen anges att Trafikverket får bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. I detta ingår att tillhandahålla färjeverksamhet. Trafikverket Färjerederiet har 68 vägfärjor som trafikerar 40 leder. Färjorna kan även användas av fotgängare och cyklister. Färjerederiets färjor är en förlängning av vägnätet, men fungerar också som en avlastning för detta. Färjorna gör så att alla som bor kustnära får närmare hem, skapar genvägar i storstadsområden och är en väg framåt när investeringar i broar är för stora eller helt enkelt inte ett alternativ. Enligt uppgift har alla större vägfärjor ett passagerarutrymme vid sidan om bildäck. Regleringsbrevet är regeringens beslut om vad Trafikverket ska göra under ett budgetår. Det anger även de ekonomiska ramarna för budgetåret. Trafikverket fick i regleringsbrevet för budgetåret 2022 i uppdrag att bl.a. särredovisa den extra satsning på cykel som har tillförts Trafikverkets anslag.

## **Pågående arbete**

När kollektiv- och cykeltrafik nu ökar meddelar Färjerederiet att man anpassar färjorna efter det. Därutöver ser man över hur fler gångtrafikanter ska kunna utnyttja färjorna.

I Trafikverkets Vision 45 – den gula färjan ska bli grön har Färjerederiet en plan för att utveckla verksamheten för att bidra till att de klimatpolitiska målen ska uppnås och här ingår bl.a. planer för cykling då allt fler människor går och cyklar, inte minst i storstadsregionerna. För att stödja denna utveckling, och samtidigt minska olycksrisken, anges att särskilda trafikfält för gående och cyklister skulle kunna skapas i terminaler och ombord. Färjerederiet har dock kommit fram till att en sådan lösning skulle medföra att tillgänglig kapacitet minskar med ca 30 procent och att det därför är intressant att titta på alternativa utformningar av vägfärjans totala däckyta. Ett annat alternativ för att stimulera gång- och cykeltrafik är enligt Trafikverket att se över om uppdraget för statens vägfärjor kan omformuleras till att inte bara gälla allmän bilväg utan även gång- och cykelväg. Ordinarie vägfärjor skulle kunna kompletteras med färjor för gående och cyklister som skulle kunna drivas snabbare, effektivare och till en lägre kostnad. Färjerederiet har även noterat att terminalområdet med alla fordon är en miljö som för gående tidvis känns otrygg. När man planerar framtida terminaler bör man därför fokusera på att tydligare skilja på gående, cyklister, personbilar, kollektivtrafik och tung trafik. Väl ombord bör det finnas ett gång- och cykelstråk som möjliggör fri passage från och till respektive ändskepp.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motionsförslag om att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor tidigare, bl.a. senast i betänkande 2022/23:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## **Utskottets ställningstagande**

I motion 2023/24:401 yrkande 3 framhålls att regleringsbrevet till Trafikverket bör ses över för att möjliggöra mer trafik med gång- och cykelfärjor där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik. Utskottet kan konstatera att Trafikverket har en genomarbetad plan för Färjerederiets verksamhet i frågan om att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor. Utskottet ser därför inga skäl för riksdagen att agera i linje med det som förordas i det nämnda motionsyrkandet, som därmed avstyrks.

## Trygg och säker sjöfart

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa frågor om en trygg och säker sjöfart med hänvisning till de insatser som genomförs. Utskottet understryker i sammanhanget att goda arbets- och levnadsvillkor ombord på fartyg är en förutsättning för en säker, hållbar och effektiv sjöfart.

Jämför reservation 26 (SD).

### Motionen

I kommittémotion 2023/24:401 yrkande 19 påminner Jimmy Ståhl m.fl. (SD) om att trygg och säker sjöfart behöver prioriteras. Motionärerna pekar på att de som arbetar till sjöss i väsentliga avseenden har andra omständigheter att ta hänsyn till än de som exempelvis arbetar på land, t.ex. vid en brand, akut sjukdom eller grundstötning med utsläpp som resultat. Arbetet med att förebygga olyckor på sjön är speciellt viktigt eftersom olyckor även kan få omfattande följder för djur och växtlighet. Motionärerna påtalar också att lastning och lossning på land, samt säkerhetsrutiner på terminaler och vid ombordstigning kräver mycket hög säkerhet.

Motionärerna pekar vidare i yrkande 20 på behovet av förebyggande arbete ombord och utökade kontroller. Enligt motionärerna är det inte bara ombord på fartygen som arbetet med säkerheten är viktigt, det är även viktigt hur man planerar lasten på fartygen. För att skapa en bättre sjösäkerhet krävs enligt motionärerna utökad tillsyn av vad det är för gods i trailer och container samt att man utökar tillsynen av lastsäkring.

### Bakgrund

#### *International Maritime Organization*

FN-organet International Maritime Organization (IMO), Internationella sjöfartsorganisationen, inrättades 1948 och arbetar bl.a. med att ta fram gemensamma regler för sjösäkerhet, skydd av den marina miljön samt förenkling av administrativa krav för sjöfarten. Detta regelutvecklingsarbete utförs i ett stort antal kommittéer och underkommittéer där Sverige deltar aktivt.

En av dessa kommittéer är Sjösäkerhetskommittén (Maritime Safety Committee, MSC) som behandlar alla frågor som rör sjösäkerhet och sjöfartsskydd och som faller inom IMO:s ansvarsområde, både i fråga om passagerarfartyg och alla typer av lastfartyg. Detta inbegriper en uppdatering av Solas (den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss) och tillhörande koder, t.ex. de som omfattar farligt gods, livräddningsutrustning och brandsäkerhetssystem. MSC behandlar också frågor som rör den mänskliga faktorn, bl.a. ändringar i STCW-konventionen om utbildning

och certifiering av sjöfolk. MSC har ett brett spektrum av frågor på sin nuvarande agenda, inklusive målbaserade standarder, autonoma fartyg, sjöröveri och väpnade rån mot fartyg, cybersäkerhet, e-navigering och moderniseringen av det globala nödsignals- och säkerhetssystemet till sjöss, Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

En annan av IMO:s kommittéer är Underkommittén för transport av laster och containrar (The Sub-Committee on Carriage of Cargo and Containers, CCC) som hanterar transport av förpackat farligt gods, fasta bulklaster, bulkgaslaster och containrar. Underkommittén håller den internationella koden för fasta bulklaster för sjöfart (IMSBC-koden) och den internationella koden för sjötransport av farligt gods (IMDG-koden) uppdaterad. Den ser också över andra koder, bl.a. den internationella säkerhetskoden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låg flampunkt (IGF-koden) och den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar flytande gaser i bulk (IGC-koden). Underkommittén har ett nära samarbete med andra FN-organ som arbetar med multimodala godstransporter.

Underkommittén för genomförandet av IMO:s instrument (III) sammanför flagg-, hamn- och kuststater för att diskutera genomförandefrågor, bl.a. analysen av konsoliderade sammanfattande revisionsrapporter från IMO:s medlemsstaters obligatoriska revisionsordning. Underkommittén har en nyckelroll när det gäller att analysera olyckor och dra lärdomar av incidenter till sjöss. Underkommittén tar emot och analyserar uppgifter om hamnstatskontroll och följer förfarandena för denna kontroll. Riktlinjer för besiktning och certifiering, inklusive riktlinjerna för besiktning inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (Harmonized System of Survey and Certification, HSSC), faller också inom denna underkommittés ansvarsområde.

### *Transportstyrelsens regelarbete och tillsyn*

Inom sjöfartsområdet har Transportstyrelsen ansvar för olika områden som rör regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning.

Som framgår ovan styrs sjötransporter av internationellt arbete inom både FN och EU. I detta arbete representeras Sverige bl.a. av Transportstyrelsen som då agerar på uppdrag av regeringen. Genom att engagera sig i det internationella regelutvecklingsarbetet har Sverige större möjlighet att få genomslag för regler och rekommendationer som lämpar sig för svenska förhållanden.

Transportstyrelsen arbetar både nationellt och internationellt med regler för sjöfart. Internationellt handlar det om att påverka och tillvarata de svenska sjöfartsintressena i en rad gemensamma internationella frågor. Nationellt ligger det på myndighetens ansvar att införa regler som tagits fram internationellt samt att följa upp konsekvenserna av regelverket och utforma detta efter svenska behov.

Inom EU är Transportstyrelsen delaktig i arbetet inom kommissionens olika genomförandekommittéer på sjöfartsområdet, i rådets förhandlingar om nya eller ändrade rättsakter samt inom den europeiska sjösäkerhetsbyrån European Maritime Safety Agency (Emsa). Arbetet inom EU går både ut på att ta fram gemensamma tekniska krav för fartyg, kompetenskrav för sjöfolk, regler som skyddar haven från föroreningar från fartyg, säkerhetskrav för operatörer m.m. och på att samordna gemensamma europeiska ståndpunkter i förhandlingarna inom IMO. Transportstyrelsen ansvarar bl.a. för att ta fram förslag till svenska ståndpunkter i förhandlingarna inom EU och för att genomföra de regler som förhandlingarna leder fram till.

Transportstyrelsen har utfärdat föreskrifter och allmänna råd om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet (TSFS 2018:27). Syftet med föreskrifterna är att fastställa vilken tillsyn, dvs. vilka besiktningar, kontroller och inspektioner fartyg och rederier ska genomgå för att få certifikat och andra intyg för att få bedriva verksamhet, inklusive fartyg som omfattas av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas). Detsamma gäller för marin utrustning som omfattas av lagen (2016:768) om marin utrustning.

I de flesta fall ska ett rederis och dess fartygs säkerhetsorganisationer (International Safety Management, ISM) kontrolleras årligen och det är redaren och befälhavaren som ska beställa kontrollen av Transportstyrelsen.

På svenska fartyg ska sjöfartsskyddet (International Ship and Port Facility Security, ISPS) kontrolleras varje år och det är även här redaren och befälhavaren som ska beställa kontrollen av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsens tillsynsverksamhet styrs i huvudsak av fartygs-säkerhetslagen, lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, arbetsmiljö-lagen, lagen om hamnskydd och lagen om sjöfartsskydd.

### *Lastsäkring på fartyg*

Om lasten på fartyg inte är tillräckligt säkrad kan den förskjutas om den utsätts för accelerationer. Detta kan leda till att besättningen kommer till skada eller att hela fartygets överlevnad riskeras då fartygets stabilitet förändras om lasten förskjuts. Generellt gäller därför att alla fartyg som transporterar last måste stuva och säkra lasten tillförlitligt för att vara sjövärdiga. För fartyg som inte är svenska ställs krav på lastsäkring då de går från svensk hamn.

Det är befälhavarens skyldighet att se till att fartyget är sjöklart innan en resa påbörjas, vilket innebär att det är befälhavaren som har det yttersta ansvaret för att lastsäkringen är korrekt utförd.

### *Responsible Shipping Initiative*

Under hösten 2019 bildade några av Sveriges största köpare av bulktransporter till havs nämligen EFO, Lantmännen, Stockholm Exergi, Södra, SSAB och Billerudkorsnäs den ideella organisationen Responsible Shipping Initiative (RSI). Samarbetet har inletts för att förbättra anställningsvillkor, arbetsmiljö,

säkerhet och miljöprestanda ombord på fraktfartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön. Med hjälp av RSI ges stora svenska köpare av sjötransporter möjlighet att arbeta med inspektioner på ett mer effektivt sätt, genom gemensamma standarder och bättre informationsdelning. RSI underlättar också fraktköparnas kravställning i transportavtalen med redarna. RSI har ambitionen att knyta till sig fler fraktköpare som vill arbeta för mer ansvarsfulla transporter till sjöss.

### *Sjömännens arbets- och levnadsvillkor*

Transportstyrelsen presenterade 2019 rapporten Sjömännens arbets- och levnadsvillkor – Fartygens efterlevnad av sjöarbetskonventionen och sjömännens upplevelse av sin organisatoriska och sociala arbetsmiljö (dnr 2019-6320). Rapporten belyser svenska och utländska fartygs efterlevnad av sjöarbetskonventionen samt sjömännens upplevelse av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön ombord på svenska fartyg. I rapporten framkommer bl.a. att sett till fartygens efterlevnad av sjöarbetskonventionen har fartygen oftast brister relaterade till skydd mot olyckor. Transportstyrelsen konstaterar att myndigheten behöver se över de egna arbetssätten inom ramen för sitt ansvar för arbetsmiljö för fartygsarbete och att det bl.a. behövs ett ökat fokus på den organisatoriska och sociala arbetsmiljön i tillsynen av svenskflaggade fartyg. Transportstyrelsen menar även att de behöver se över egna arbetssätt och samarbeten för att öka möjligheterna att upptäcka dolda brister under hamnstatskontroller av utländska fartyg.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen har myndigheten sedan rapporten presenterades 2019 fortsatt att arbeta med sjömäns arbets- och levnadsvillkor och vidtagit ett antal åtgärder. Detta arbete har bl.a. innefattat följande:

- Att förmedla vikten av systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) och organisatorisk och social arbetsmiljö (OSA) i syfte att branschen ska bli bättre på bl.a. riskbedömningar och för att framåt förebygga ohälsa och skador, vilket i sin tur ska leda till bättre arbetsmiljö.
- Internutbildning för fartygsinspektörer om tillvägagångssätt för att hitta brister i fråga om bl.a. gällande vilotider och dubbla anställningskontrakt.
- Transportstyrelsens fartygsinspektörer deltar i olika utbildningar och seminarier som arrangeras av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) som en del av utbildningsprogrammet för hamnstatsinspektörer.
- Transportstyrelsen deltar i flera arbetsgrupper inom det samförståndsavtal om hamnstatskontroll, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) som innefattar samarbete med syftet att hjälpa inspektörer att hitta olika typer av brister. Transportstyrelsen har också medverkat i fördjupade inspektionskampanjer på specifika områden.
- Transportstyrelsen har genomfört ISM-kampanjer för rederikontroll där temat för 2022 var förtöjning och för 2023 vilotider.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat frågor om trygg och säker sjöfart, senast i betänkande 2022/23:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena bl.a. med hänvisning till de översyner som genomförts och det arbete som i övrigt pågick inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att goda arbets- och levnadsvillkor är en förutsättning för en säker, hållbar och effektiv sjöfart. Det är följaktligen angeläget att det råder goda arbetsförhållanden och god arbetsmiljö ombord på fartyg. Utskottet vill i detta sammanhang påminna om Transportstyrelsens översyn i dessa frågor där Transportstyrelsen identifierat relevanta åtgärder, inom myndighetens egna ansvarsområde, som myndigheten planerar att vidta. Utskottet kan således konstatera att det gjorts översyner och vidtagits åtgärder rörande de frågor som tas upp i motion 2023/24:401 (SD) yrkandena 19 och 20. Utskottet finner därför ingen anledning att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen.

## Utbildningsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa utbildningsfrågor inom sjöfarten. Utskottet hänvisar dels till att de generella kraven för hur sjöpersonal ska utbildas är utformade på internationell nivå, dels till en förordningsändring som ska ge fler möjlighet att få behörigheten fartygsbefäl klass VII.

Jämför reservation 27 (V).

## Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) menar i kommittémotion 2023/24:401 yrkande 26 att det behöver skapas möjligheter för nya utbildningar inom civil sjöfart i syfte att sänka tröskeln in till sjöfartsycket. Motionärerna anser att en mer yrkesfokuserad sjöfartsutbildning skulle möjliggöra för fler att bli sjömän genom en lägre utbildning, för att senare kunna läsa vidare för högre behörigheter vid behov.

Linda W Snecker m.fl. (V) föreslår i kommittémotion 2023/24:646 yrkande 13 att regeringen snarast bör göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk samt utreda ytterligare certifieringssteg. Motionärerna menar att utbildningens struktur bör utredas för att locka fler till sjön, och som ett exempel föreslås en flerstegsutbildning där kompetens och vidareutbildning kan byggas på.

## Bakgrund

### *Förutsättningarna för sjöfartsutbildningar*

De generella kraven för hur sjöpersonal ska utbildas är utformade på internationell nivå genom IMO:s konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning från 1978, den s.k. STCW-konventionen. Sverige anslöt sig till STWC-konventionen i början av 80-talet och konventionen har införlivats i svensk rätt genom bl.a. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal samt förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal. För att få behörighet att tjänstgöra ombord på svenska fartyg krävs i regel en sjöfartsutbildning.

Sjöfartsutbildningar skiljer sig åt för däck- respektive maskinpersonal, dvs. för fartygs- och maskinbefäl. För bägge grupper utfärdas dock behörigheter i olika klasser, från VIII till II. De olika behörighetsklasserna har olika krav på teoretiska och praktiska kunskaper. Med behörighet klass VIII, som är den lägsta yrkesbehörigheten, kan t.ex. fartygsbefäl framföra taxibåt och mindre arbetsbåtar (upp till ca 15 meters längd) i inre fart och maskinbefäl tjänstgöra på mindre fartyg med en maskinstyrka på mellan ca 400 och 750 kW. Efter klass II är sjökapten respektive sjöingenjör de högsta behörigheterna för fartygs- och maskinbefäl, som då får tjänstgöra på alla svenska fartyg oavsett deras dräktighet eller maskinstyrka.

### *Sjöfartsutbildningar i Sverige*

Transportstyrelsen är den myndighet som godkänner utbildningar och utbildningssamordnare samt kontrollerar att de uppfyller internationella krav och standarder. I dagsläget är två högskolor, ett tiotal gymnasieskolor samt ca 15 enskilda privata aktörer godkända av Transportstyrelsen för att utbilda sjömän inom handelssjöfarten.

På gymnasial nivå finns ett yrkesprogram, sjöfartsutbildningen, för de som vill arbeta ombord på handelsfartyg. Programmet erbjuds med två olika inriktningar: maskin (för tjänstgöring som vaktgående maskinpersonal) eller däck (för tjänstgöring som lättmatros).

På eftergymnasial nivå erbjuder Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet studier till både sjökapten, dvs. utbildning till fartygsbefäl, och sjöingenjör, dvs. utbildning till maskinbefäl.

Under 2023 publicerade Trafikanalys rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023. Enligt rapporten har intresset för de svenska sjöfartsutbildningarna vid Chalmers och Linnéuniversitetet sjunkit betydligt under de senaste 10 till 15 åren. Under 2023 fortsatte antalet sökande till sjökaptensprogrammen att minska. Däremot ökade antalet sökande till sjöingenjörsprogrammen något. Till båda utbildningarna ökar antalet kvinnliga sökande.



I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 16) framhöll regeringen att sjöfartsutbildningar är avgörande för att stärka Sveriges beredskap och dubblerade anslagen till utbildningarna på Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet från 2024.

### *Ändrade behörighetskrav*

Den 13 mars 2024 beslutade regeringen om en förordningsändring för att utöka möjligheterna för fler att få behörigheten fartygsbefäl klass VII. Behörigheten är den som normalt behövs för att få framföra det mindre till mellanstora tonnaget i Sverige och närområdet. Syftet med ändringen är att åtgärda bristen på sjöpersonal, inte minst eftersom sjöfartssektorn står inför stora pensionsavgångar de kommande åren.

Ändringen innebär att behörighetens krav på 36 månaders däcktjänstgöring kan ersättas av en kortare handledd fartygsförlagd utbildning. Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter om vad en sådan utbildning ska innehålla och hur lång den ska vara. Ändringen gäller fr.o.m. den 10 april 2024, och den nya utbildningen kan sedan starta när Transportstyrelsens föreskrifter är på plats.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om utbildning inom sjöfarten, senast i betänkande 2021/22:TU12. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena bl.a. med hänvisning till de översyner som genomförts och det arbete som i övrigt pågick inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att de generella kraven för hur sjöpersonal ska utbildas är utformade på internationell nivå genom IMO och att det i regel krävs en sjöfartsutbildning för att få behörighet att tjänstgöra ombord på svenska fartyg. I dagsläget är två högskolor, ett tiotal gymnasieskolor samt ca 15 enskilda privata aktörer godkända av Transportstyrelsen för att utbilda sjömän inom handelssjöfarten. Som framgår av det föregående har intresset för de svenska sjöfartsutbildningarna vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet sjunkit under de senaste 10 till 15 åren, vilket utskottet finner bekymmersamt. Utskottet kan samtidigt konstatera att regeringen framhåller att sjöfartsutbildningar är avgörande för att stärka Sveriges beredskap och att anslagen till utbildningarna på Chalmers och Linnéuniversitetet har ökat fr.o.m. 2024. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet ser vidare positivt på den förordningsändring som regeringen beslutade tidigare under våren som ger fler möjlighet att få behörigheten fartygsbefäl klass VII. Detta är något som har varit efterfrågat av såväl bransch som myndigheter.

Utskottet finner därmed ingen anledning att vidta några åtgärder med anledning av motionerna 2023/24:646 (V) yrkande 13 och 2023/24:401 (SD) yrkande 26 som därmed avstyrks.

## Fritidsbåtlivet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om olika frågor om fritidsbåtlivet med hänvisning till de olika insatser som genomförs. När det bl.a. gäller frågan om förarbevis och åldersgräns för att framföra fritidsbåtar anser utskottet att man först bör avvakta utvärderingen av lagen om förarbevis för vattenskoter och när det gäller frågan om att ta fram bättre sjökort hänvisar utskottet till Sjöfartsverkets samarbete med båtlivsorganisationerna.

Jämför reservation 28 (SD) och 29 (MP).

### Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2023/24:401 yrkande 1 att det bör upprättas en applikation eller en webbplats där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater och på så vis bistå Sjöfartsverket med att notera och märka ut grund som inte finns med på befintliga sjökort.

Emma Nohrén m.fl. (MP) menar i kommittémotion 2023/24:1873 yrkande 13 att det bör tas fram ett register över fritidsbåtar för att bl.a. få ordning på ägandeförhållanden. Motionärerna menar att ett register kan åtgärda att uttjänta fartygsskrov blir liggande i vattnet utan att ägaren kan hållas ansvarig.

Magnus Manhammar (S) framhåller i motion 2023/24:1983 att möjligheten att skapa ett nationellt och obligatoriskt båtregister för landets fritidsbåtar bör ses över. Motionären anför bl.a. att ett register skulle underlätta för polis, kustbevakning och sjöräddning att snabbt identifiera en båt vid brott eller olyckshändelser.

Markus Wiechel (SD) föreslår i motion 2023/24:174 yrkande 1 att det bör införas förarbevis för att framföra fritidsbåtar med viss hastighet och storlek. Motionären menar att okunskap på sjön kan innebära en fara för liv och hälsa samt att olycksrisken är högre för större eller snabbgående båtar. I yrkande 2 framhåller motionären således behovet av åldersgräns för att framföra fritidsbåtar med viss hastighet och storlek och i yrkande 3 att regeringen bör införa regler för vilken utrustning som ska finnas på en fritidsbåt av en viss storlek som kan färdas i en viss hastighet.

Rickard Nordin (C) menar i motion 2023/24:1784 yrkande 1 att det bör inrättas ett register över fritidsbåtar för att säkerställa att ägare till både övergivna och stulna båtar hittas. Motionären anför att ett båtregister skulle underlätta för både ägare och miljön.

## Bakgrund

### *Sjökort*

Sjöfartsverket ansvarar för att ge ut sjökort över de svenska havsområdena och skärgårdarna. Stommen i sjökorten utgörs av hydrografisk information såsom djupkurvor och djupsiffror, tillsammans med nautiska objekt som fyrar, prickar och bojar. Sjöfartsverket lagrar informationen digitalt i en sjökorts-databas som uppdateras dagligen. Databasen är heltäckande och innehåller information om kuststräckorna från Haparanda till Strömstad, de stora sjöarna Väner, Vättern, Mälaren och Hjälmar samt Göta kanal, Trollhätte kanal och Dalslands kanal.

På sin webbplats har Sjöfartsverket publicerat information om hur man rapporterar fel i sjökort. Det kan t.ex. handla om iakttagelser om fel på utmärkning av släckta fyrar, drivande föremål eller annat som kan utgöra fara för sjöfarten. Användaren kan kontakta Sjöfartsverket via anrop till Sweden Traffic, e-post, telefon eller ett kontaktformulär.

De senaste 50 åren har produktionen av sjökort varit inriktad mot den tyngre sjötrafiken. I många områden där fritidsbåtar rör sig är dock djupinformationen av lägre kvalitet, i många fall insamlad i mitten av 1800-talet, vilket lett till att sjökorten inte alltid varit optimala för fritidsseglare som håller sig utanför farlederna. Endast 4 procent av Sveriges grunda vatten är sjömätta med moderna metoder.

### *Fartygs- och ägarregister*

I det svenska fartygsregistret ska båtar (fartyg till och med 24 meter i längd), skepp (fartyg vars längd överstiger 24 meter) och skeppsbyggen registreras under vissa förutsättningar. Vid sidan av samtliga skepp ska båtar om minst 15 meter och de från 5 meter som används yrkesmässigt, t.ex. för fiske, bogsering eller transporter, vara registrerade. Även vissa båtar vars största längd understiger 5 meter är registreringspliktiga, t.ex. båtar som tar fler än tolv passagerare.

Mellan åren 1988 och 1993 var det i Sverige obligatoriskt att registrera fritidsbåtar enligt lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister. De båtar med en längd över 5 meter som drevs med segel eller motor samt båtar med motor med en minsta motorstyrka på 10 kW (ca 14 hk) behövde då anmälas till Sjöfartsverket. Registret skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick även användas som underlag för planering av turism, friluftsliv och naturvård samt för utredningar av skatter, tullar och indrivning. Då kostnaderna för att upprätthålla registret överskred nyttan med det beslutade riksdagen, efter regeringen förslag, att registret skulle avskaffas fr.o.m. 1993 (prop. 1992/93:102, bet. 1992/93:TU10, rskr. 1992/93:108).

Under 1995 beslutade riksdagen att tillkännage för regeringen att regeringen borde överväga att återinföra fritidsbåtsregistret (bet. 1994/95:TU12, rskr. 1994/95:232). På regeringens uppdrag utredde Sjöfartsverket under 2003

de tekniska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. I budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22) och regeringens skrivelse 2011/12:75 meddelade regeringen att den inte avsåg att vidta någon åtgärd med anledning av tillkännagivandet och att det därför var slutbehandlat. I sitt yttrande till konstitutionsutskottet med anledning av regeringens skrivelse (ytr. 2011/12:TU3y) framförde trafikutskottet inga invändningar mot regeringens beslut att avskriva tillkännagivandet.

### *Förarbevis för fritidsbåt och vattenskoter*

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för obligatorisk utbildning och förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar (bet. 2004/05:TU7, rskr 2004/05:178). Regeringen behandlade frågan om kompetensbevis och hastighetsbegränsning för fritidsbåtar i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160), i vilken regeringen framhöll att krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar skulle införas och att omfattning och former för detta skulle utredas. Riksdagen biföll propositionen (bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308).

Under 2008 utarbetade och remitterade regeringen en departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32). Under 2013 redovisade Havs- och vattenmyndigheten ett regeringsuppdrag om att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster samt behoven av en särskild reglering för sådana farkoster. Under 2016 respektive 2018 remitterade regeringen dels en promemoria med förslag om obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter, dels en promemoria med förslag om åldersgräns för att få framföra vattenskoter.

Den 25 april 2019 beslutade regeringen om en ändring i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter. Ändringen innebär att en vattenskoter endast får framföras av den som har fyllt 15 år och trädde i kraft den 1 juni 2019. I april 2021 beslutade regeringen även om propositionen Förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190) som antogs av riksdagen i juni 2021 (bet. 2020/21:TU12, rskr. 2020/21:379). Lagen trädde i kraft fullt ut den 1 maj 2022 och innebär att en vattenskoter endast får framföras av den som fyllt 15 år, har ett förarbevis och genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat. Regeringen föreslog vissa kompletterande bestämmelser till reglerna i mars 2022 i propositionen Omhändertagande och återkallelse av förarbevis för vattenskoter (prop. 2021/22:143). Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2021/22:TU13, rskr. 2021/22:234).

I skrivelse 2023/24:75 uppgav regeringen att den avser att fortsätta analysera frågan om förarbevis för andra typer av fritidsbåtar, då flera remissinstanser som svarade på remissen om förarbevis för vattenskoter förordar detta.

### *Krav på viss båtutrustning i fritidsbåtar*

I Sverige finns ingen specifik lag som reglerar krav på båtutrustning i fritidsbåtar, t.ex. flytväst. Däremot fastställer sjölagen (1994:1009) att befälhavaren ska se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap (6 kap. 2 §).

Regeringen behandlade frågan om krav på båtutrustning såsom flytväst i propositionen Förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190). Regeringen konstaterade då att den inte avsåg att gå vidare med frågan eftersom kravet inte kan införas utan ytterligare utredning.

Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer med anknytning till fritidsbåtlivet. Rådets arbete leds av Transportstyrelsen och syftar till att skapa ett säkrare båtliv. Åtgärderna utgörs främst av kommunikativa insatser som bl.a. ska bidra till ökad användning av säkerhetsutrustning, t.ex. flytväst. Enligt sjösäkerhetsrådet årsrapport för 2022 var minst 7 av de 16 personer som omkom i fritidsbåtlivet under 2022 utan flytväst.

## **Pågående arbete**

### *Sjökort för fritidsbåtlivet*

Sjöfartsverket har under de senaste åren genomfört omfattande projekt för att förbättra svenska sjökort. I mars 2022 påbörjade Sjöfartsverket och båtlivsorganisationerna Svenska Kryssarklubben, Svenska Båtunionen och Svenska Seglarförbundet ett samarbete för bättre sjökort i grunda vatten.

Under 2024 uppdaterade Sjöfartsverket sjökorten över vissa grunda vattenområden och lanserade fem nya sjökort i mindre format för båtlivet, s.k. båt-sportkort, över Stockholmsområdet, Mälaren–Hjälmaren och Bottenhavet. Sjöfartsverket avser vidare att under 2024 mäta punktområden i grunda vatten och planera för eventuella ytterligare insatser i samråd med båtlivets intressentföreningar.

### *Skrotning av fritidsbåtar*

Uttjänta fritidsbåtar som lämnas i naturen kan läcka plast och andra farliga ämnen som skadar djur och växter i känsliga havs- och vattenmiljöer. För att bidra till en miljömässigt korrekt insamling och återvinning av fritidsbåtar finns samverkansplattformen Båttretur. Via plattformen kan aktörer såsom privatpersoner, båtklubbar och fastighetsägare få hjälp med hela processen att ta hand om en uttjänt båt.

Under 2023 och 2024 stöttar Havs- och vattenmyndigheten insamlings-systemet med 9,5 miljoner kronor. Stödet är tidsbegränsat t.o.m. den 31 december 2024.

### *Sjösäkerhetsrådets handlingsplan*

Under 2022 tog sjösäkerhetsrådet fram en handlingsplan för att strukturera sitt kommande arbete och öka sjösäkerheten på svenska vatten. Handlingsplanen inkluderar åtgärder som rådets medlemmar ska genomföra under åren 2023–2028. Åtgärderna är främst av kommunikativ karaktär men fyra åtgärder kräver ett större utredningsarbete. Det handlar om att utreda förutsättningarna för att både lagstifta om flytvästanvändande och införa ett svenskt fritidsbåtsregister, obligatorisk ansvarsförsäkring samt obligatoriskt förarbevis för framförande av snabbgående fritidsbåtar.

Transportstyrelsen är ansvarig för att följa upp åtgärderna varje år och redovisa dem i sjösäkerhetsrådets årsrapport. För att ta förslagen vidare är det enligt rådet väsentligt att utredningarna visar att det finns en koppling mellan förslagen och de transportpolitiska målen.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om fritidsbåtlivet, senast i betänkande 2022/23:TU17. Utskottet föreslog då att riksdagen skulle avslå de aktuella yrkandena med hänvisning till de olika insatser som genomförs. När det gäller förarbevis och åldersgräns för fritidsbåtar anförde utskottet att det är lämpligt att avvakta en utvärdering av den nya lagen om förarbevis för vattenskoter och tillhörande åldersgräns innan ytterligare reformer sjösätts inom fritidsbåtssektorn. Vad gäller frågan om obligatoriskt fritidsbåtsregister framhöll utskottet bl.a. att det inte är klarlagt om kostnaderna för införandet och upprätthållandet av ett register skulle överväga nyttan. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

I detta avsnitt behandlar utskottet ett antal motionsyrkanden som rör fritidsbåtlivet. I motionerna framförs förslag om såväl att inrätta ett fritidsbåtsregister och olika sätt att förbättra sjökorten som att införa förarbevis för vissa fritidsbåtar. När det först gäller yrkanden om att inrätta ett fritidsbåtsregister vill utskottet påminna om att det har funnits ett motsvarande register. Detta upphörde dock 1993 eftersom kostnaderna för att upprätthålla registret överskred nyttan med registret. Utskottet instämmer dock med motionärerna i så motto att ett införande av ett fritidsbåtsregister skulle kunna innebära vissa fördelar när det gäller sjösäkerhet och ordningsfrågor, men vill samtidigt framhålla att det inte är klarlagt om kostnaderna för att införa och upprätthålla ett register skulle överväga nyttan. Utskottet är därför inte berett att förorda något riksdagsuttalande i frågan.

I en annan motion efterfrågas en digital lösning där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater och på så vis bistå Sjöfartsverket med att notera och märka ut grund som inte finns med på befintliga sjökort. Utskottet vill med anledning av motionen påminna om att ansvaret för sjökort över de svenska

havsområdena och skärgårdarna ligger på Sjöfartsverket, som ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram Sjöfartsverkets pågående arbete med att förbättra sjökorten, inte minst genom samarbete med representanter från Sveriges största båtlivsorganisationer. Något tillkännagivande från riksdagen i frågan är därmed inte nödvändigt.

När det avslutningsvis gäller ett motionsyrkande om förarbevis och åldersgräns för att få framföra vissa fritidsbåtar hänvisar utskottet till den nya lagen om förarbevis för vattenskoter och tillhörande åldersgräns. Utskottet menar, liksom regeringen tidigare angett, att det kan vara relevant att avvakta utvärderingen av denna nya reform innan ytterligare reformer sjösätts inom fritidsbåtssektorn.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionerna 2023/24:174 (SD) yrkandena 1–3, 2023/24:401 (SD) yrkande 1, 2023/24:1784 (C) yrkande 1, 2023/24:1873 (MP) yrkande 13 och 2023/24:1983 (S).

# Reservationer

## 1. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 49 och avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2, 6 och 7,

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 6,

2023/24:2206 av Mats Green (M) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32.

### *Ställningstagande*

En väl fungerande sjöfart är viktig för bl.a. handeln och näringslivet och för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om överflyttning av gods till sjöfart. Sjöfarten står för ca 90 procent av all import och export. Under ett vanligt år reser ca 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. Därför vill vi att regeringen kraftfullt ska arbeta mot utflaggningen som får negativa konsekvenser och hotar vår nationella försörjningsförmåga. Vi vill i sammanhanget understryka att en väsentlig del för en fungerande och stark sjöfart är god infrastruktur till och från våra hamnar.

## 2. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (SD)

av Patrik Jönsson (SD) och Rashid Farivar (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2, 6 och 7 samt



avslår motionerna  
2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 6,  
2023/24:2206 av Mats Green (M),  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 49.

### *Ställningstagande*

För att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen anser vi att det bör 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. Sjöfartsrådets mål bör vara att ta fram väl förankrade underlag som kan ligga till grund för politiska beslut.

Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Stödet utgör en ekonomisk konkurrensförutsättning för de fartyg som finns i det svenska fartygsregistret. En försvarande omständighet är dock att rederierna inte på förhand kan få besked om huruvida de är berättigade till sjöfartsstöd. Vi anser att stödet bör utformas på ett sådant sätt att besked ges för en rimligt lång tidsperiod. Regeringen bör därför utreda en modell som ger förhandsbesked om sjöfartsstöd.

Vidare vill vi peka på att den ändring av den s.k. nettomodellen som genomfördes 2020 förändrade de långsiktiga förutsättningarna för sjöfarten i Sverige och gör det dyrare att flagga fartyg i Sverige och anställa svensk personal. Dessutom har de justeringar av nettomodellen som genomfördes 2014 i syfte att inkludera även specialsjöfarten inte blivit verklighet eftersom de korresponderande kraven i skattelagstiftningen, kraven kopplade till sjöinkomst, inte justerats. Dagens tolkning gör att svensk specialsjöfart inte alltid anses kunna omfattas av nettomodellen och därmed får betydande konkurrensnackdelar eftersom EU i sina riktlinjer tillåter att specialsjöfarten omfattas av motsvarande regler som annan sjöfart. Istället för att frångå nettomodellen menar vi att denna modell bör värnas och säkerställas för att skapa långsiktigt stabila villkor för svenska rederier. Vi anser att regeringen bör planera för ett bredare grepp om sjöfartens förutsättningar och säkerställa att svensk sjöfart har konkurrenskraftiga och långsiktigt hållbara villkor.

### **3. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (V)**

av Linda W Snecker (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 6 och avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2, 6 och 7,

2023/24:2206 av Mats Green (M),

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 49.

### *Ställningstagande*

Svenska vatten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade fartyg, dvs. fartyg som är registrerade i länder med låga kostnader och begränsad kontroll av säkerhet, som bedriver otillbörlig konkurrens gentemot svensk sjöfart. Detta resulterar ofta i undermåligt tonnage, hög olycksfallsstatistik och lågkostnadsbesättningar med dåliga anställningsförhållanden. Antalet svenskregistrerade fartyg har dock långsamt börjat öka, sannolikt med anledning av den tonnageskatt som införts och den höga efterfrågan på sjöfart, men detta är inte en säker trend och vi måste se till att ökningen av inflaggning fortsätter och att vi får en stabil svenskflaggad fartygsflotta. Detta är angeläget inte minst ur ett beredskapsperspektiv eftersom svensk flagg på ett fartyg krävs för att fartyget ska kunna vara en del av totalförsvaret. Jag anser därför att regeringen bör ta fram en strategi för att säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade.

## **4. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32 och avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2, 6 och 7,

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 6,

2023/24:2206 av Mats Green (M) och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 49.

### *Ställningstagande*

Sjöfartsnäringen är av central betydelse för vårt välbefinnande och vår handel. Svensk sjöfartstradition är också förknippad med hög sjösäkerhet och miljömedvetenhet. Det är därför viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. Jag efterfrågar en översyn av möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft samt en effektivare och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten. Översynen bör också omfatta intermodala transportlösningar som stimulerar ett transportslagsövergripande godsflöde och överflyttning av gods till sjöfarten.

### **5. Sjöfartsverket, punkt 3 (V)**

av Linda W Snecker (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

För en utveckling av svensk sjöfart behövs sjöinfrastruktur och stödfunktioner som Sjöfartsverket upprätthåller och utvecklar. Sjöfartsverket styrs i dag som en vanlig förvaltningsmyndighet trots att myndigheten är ett affärsverk. Myndigheten styrs via förordningar, vilket innebär att myndigheten har begränsad möjlighet att bedriva affärer. Affärsverk saknar formell reglering, vilket försvårar styrningen och den ekonomiska insynen. Därför anser jag, i enlighet med Statskontorets utredning om Sjöfartsverkets finansieringsformer, att Sjöfartsverket ska bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav och inte vara ett affärsverk. Regeringen bör utreda denna möjlighet.

### **6. Farledsavgifter och lotsning, punkt 4 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 52,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 9 och 14 samt  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 35 och  
avslår motionerna  
2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 11–13 och 22 samt  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 36 och 85.

### *Ställningstagande*

I syfte att redan på kort och medellång sikt öka kapaciteten på våra väg- och järnvägar måste vi samtidigt satsa på att förbättra för våra inre vattenvägar. Här finns åtgärder som mycket snabbt skulle kunna få effekt. En grundläggande insats vore att se över förutsättningarna att minska de lots- och farledsavgifter som är ett problem som särskilt drabbar den interna svenska sjöfarten. Det faktum att Sjöfartsverket, till skillnad från Trafikverket, är avgiftsfinansierat påverkar sjötrafikens möjligheter att konkurrera på lika villkor med vägtransporter. En översyn av dessa villkor bör därför vara en prioriterad fråga för regeringen.

## **7. Farledsavgifter och lotsning, punkt 4 (SD)**

av Patrik Jönsson (SD) och Rashid Farivar (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 9, 11–14 och 22,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 35 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 52 och  
avslår motion  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 36 och 85.

### *Ställningstagande*

Sjöfartsverkets ekonomi är hårt ansträngd och den ser inte ut att bli bättre inom en överskådlig framtid. Sjöfartsverket, som är ett affärsverk, har möjlighet att höja avgifterna från sjöfarten. Myndigheten anser dock att sjöfarten redan i dag bär oproportionerligt höga kostnader och att staten därför bör öka sitt betalningsansvar för de delar som inte rör handelssjöfarten. Sverige och Finland hör till ett fåtal länder som tillämpar farledsavgifter. Finland halverade

sina farledsavgifter när SECA-direktivet infördes för att inte kostnaden skulle skena iväg ytterligare för den finska sjöfarten. Estland valde 2020 att helt slopa sina farledsavgifter. Svenska Sjöfartsverket införde i stället 2018 en ny avgiftsmodell där farledsavgifterna bidrar till finansiering av Sjöfartsverkets övriga verksamheter som exempelvis isbrytning. En satsning på sjöfarten handlar i ett första skede om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket och lyfta bort för näringslivet tärande kostnader från den svenska sjöfarten. Vi vill därför att regeringen ser över möjligheten att sänka farledsavgifterna för fartyg i svenska vatten.

För att stimulera till fler transporter till sjöss krävs nytänkande och nya ekonomiska incitament. För fartyg som trafikerar en svensk hamn tas i dag en farledsavgift ut. För att ge sjöfarten möjlighet att utvecklas vill vi att regeringen utreder möjligheten att avskaffa farledsavgiften för fartyg som går från en svensk hamn till en annan svensk hamn. Att få ned kostnaderna på sjötransporter i svenska vatten anser vi kan stimulera fler transporter och ge upphov till nya arbetstillfällen i sjöfartsnäringen.

De inre vattenvägarna består av sjövägarna till Mälars- och Vänerhamnar. Ökad trafik på dessa utvecklar och förbättrar transporter i Sverige och gör transportsystemet både säkrare och bättre för miljön. För att möta ett ökat intresse för inlandssjöfart från sjöfartsnäringen anser vi att Sjöfartsverket bör ges i uppdrag att skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar. Vi anser också att Sjöfartsverket bör ges i uppdrag att utreda effekten av sänkta farledsavgifter för trafik på inre vattenvägar.

Vad gäller lotsavgifter anser vi att dessa bör ses över. Allt bättre tekniskt utrustade fartyg med en bättre manöverförmåga innebär att behovet av lots minskar. Förhoppningsvis kommer antalet sjötransporter att öka om redare får rimligare kostnader.

Vi anser avslutningsvis att fjärrlotsnavigering av fartyg behöver möjliggöras. Det finns en pågående övergång till fjärrstyrning inom ett flertal arbetsområden inom olika branscher. Detta tekniksprång kan enligt vår mening även implementeras inom sjöfarten, även om det finns en del juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som först behöver ses över.

## **8. Farledsavgifter och lotsning, punkt 4 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 35, 36 och 85,  
bifaller delvis motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 52 och  
avslår motion  
2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 9, 11–13 och 22.

### *Ställningstagande*

Jag anser att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferiering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart. Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferierade avgifter. Jag har dock noterat att verket haft problem att miljödifferiera på ett tillfredsställande sätt, särskilt med tanke på att fartyg som har eldrift – och därmed släpper ut noll CO<sub>2</sub> – också får höjda farledsavgifter. Mot denna bakgrund efterfrågar jag en bred översyn och förordar en utvecklad bonus malus-modell eftersom Sjöfartsverket, i min mening, brister i sin analys av hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil och räls till sjöfart.

Jag vill vidare se mer godstrafik på sjön så att transportsektorn ska kunna nå klimatmålen. Därför vill jag att regeringen ger ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur lotskostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden. Vidare anser jag att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att samstämma med kraven som finns på kontinenten. Sjöfarten har i dag tillgänglig kapacitet att ta emot mer gods men för att detta ska uppfyllas krävs det att konkurrensvillkoren mellan trafikslagen utjämnas. Sjöfartsverket finansierar sin verksamhet genom farleds- och lotsavgifter medan Trafikverket finansierar järnväg och väg genom anslag. Jag anser att effekterna av denna uppdelning och inlandshamnarnas konkurrensvillkor bör utredas. Därutöver bör ytterligare steg tas för att underlätta och effektivisera lotsverksamheten så att det leder till ett modernt och enhetligt regelverk.

## **9. Isbrytning, punkt 5 (SD)**

av Patrik Jönsson (SD) och Rashid Farivar (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Isbrytning är viktigt för att säkerställa att alla svenska hamnar kan ha öppet året runt. Isbrytarna ger även fartyg assistans genom att övervaka, dirigera och bogsera. Vi anser att sjöfartens kostnader för isbrytning, som ligger på runt 200 miljoner kronor per år och vid svåra vintrar närmare 300 miljoner kronor, beroende på mängden is, bör sänkas eller tas bort helt. För att närma sig en ekonomi i balans anser vi att staten på sikt helt bör ta över driften för isbrytning. I sammanhanget vill vi även framhålla att Sjöfartsverket anför att finansiering av nya isbrytare är omöjlig i den nuvarande ekonomiska situationen och därför kräver en statlig insats. De nuvarande isbrytarna lever på lånad tid och är i behov av att snarast bytas ut.

### **10. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 6 (SD)**

av Patrik Jönsson (SD) och Rashid Farivar (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8 och 16 samt avslår motionerna

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 2 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 84.

### *Ställningstagande*

Cirka 90 procent av alla godstransporter sker sjövägen. Kustsjöfarten och sjöfart som går i skyddade vatten, inlandssjöfart, står dock endast för några få procent av trafiken. Med tanke på hur väl utnyttjad järnvägen är i dag bör man utnyttja alla möjligheter att avlasta järnvägen och nyttja de trafiksystem som passar bäst för transporten. För att stimulera kust- och inlandssjöfart bör man t.ex. utreda möjligheten att farledsavgiftsbefria sjötrafik som går mellan svenska hamnar. Med tanke på de industriella satsningar som görs i norra Sverige hade en utveckling av den svenska kustsjöfarten möjliggjort en överflyttning av gods till sjön och därmed kunnat avlasta både väg och järnväg. Vi anser att regeringen bör beakta detta och eftersträva ett bättre utnyttjande av kustsjöfartens potential för transporter inom Sverige.

Vidare vill vi framhålla att prämtrafik är energi- och miljöeffektivt. Självlastande prämartyg med egen kran är dessutom inte beroende av en etablerad hamn utan kan anlöpa enklare kajanläggningar och lastplatser. För att möjliggöra prämtrafik i större utsträckning än i dag kan blickarna riktas mot Holland och Tyskland, där trafiken med präm har utvecklats under lång

tid. EU:s regelverk för inre vattenvägar ger Sverige möjlighet att sätta våra egna regler eftersom våra vattenvägar inte passerar ett annat land. År 2014 möjliggjordes byggandet och utrustandet av fartyg särskilt för inrikes sjöfart i Sverige, men inget har gjorts för att öka trafiken. Vi anser därför också att regelverket för inre vattenvägar bör ses över för att främja pråmtrafik på skyddade vatten.

## **11. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 6 (V)**

av Linda W Snecker (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 2 och avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8 och 16 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 84.

### *Ställningstagande*

För inlandssjöfartens kortare transporter i Mälaren och Vänern skulle en sänkning av sjöfartsavgifterna kunna styra utvecklingen till en överflytt av godstransporter från väg till sjö. Avgifterna för inlandssjöfarten är i dag höga eftersom farlederna är långa och kräver lotsplikt, samtidigt som godset som transporteras på inlandssjöfarten är lågvärdigt och därmed mer priskänsligt. I dag finns visserligen en rabatt på lotsningen i Mälaren och på Vänern men att sänka avgifterna mer skulle innebära att Sverige överträder EU:s regler om statsstöd, vilket behöver anmälas till EU-kommissionen.

Jag anser därför att regeringen bör tillsätta en utredning om framtiden för inlandssjöfarten och dess hamnar, hur den ska fungera när det gäller lotsavgifter, hamnavgifter och möjligheter till överflyttning från väg- till sjötransporter. Frågan bör utredas tillsammans med hamnarna i Mälaren och Vänern.



## 12. Främjande av inlands- och kustsjöfarten, punkt 6 (C)

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 84 och  
avslår motionerna  
2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8 och 16 samt  
2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Jag anser att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen. Jag noterar att Norge nyligen antagit en grön kuststrategi som syftar till att minska koldioxidutsläpp, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling. I denna strategi ingår både aktörer inom rederinäringen, kommuner och nationella myndigheter samt transportköparna. Till denna strategi har också knutits en budget ur vilken man kan söka medel för gröna investeringar. Jag menar att en liknande kustfartsstrategi är värd att eftersträva även i Sverige och uppmanar regeringen att göra så.

## 13. Vissa frågor om hamnar, punkt 7 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 51 och  
avslår motionerna  
2023/24:198 av Magnus Jacobsson (KD),  
2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21,  
2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 3 och 4,  
2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 2 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 33.

### *Ställningstagande*

En väsentlig del för en fungerande och stark sjöfart är god infrastruktur till och från våra hamnar. Vi vill att regeringen ser över möjligheterna för hamnarna att utveckla sig som energihubbar.

## **14. Vissa frågor om hamnar, punkt 7 (SD)**

av Patrik Jönsson (SD) och Rashid Farivar (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21 och avslår motionerna

2023/24:198 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 3 och 4,

2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 2,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 33 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 51.

### *Ställningstagande*

Vi anser att fler torrhamnar, s.k. dry ports, behöver användas för att få mer plats och effektivare flöden. En container som anlöper till Göteborgs hamn kan lastas direkt på tåg utan att förtullas och sedan transporteras exempelvis till Falköping eller Skövde till en torrhamn, där containern lastas av och förtullas. Genom en snabb flytt av containern tar den inte upp onödig plats i hamnen. Ska detta fungera optimalt bör torrhamnarna klassas enligt gällande ISPS-regelverk, som infördes av USA efter terrordåden den 11 september 2001. Säkerhetsklassningen bygger på ett skalskydd med övervakning och utbildad personal. Vi anser således att antalet säkerhetsklassade torrhamnar behöver utökas.

## 15. Vissa frågor om hamnar, punkt 7 (V)

av Linda W Snecker (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 3 och 4 samt avslår motionerna

2023/24:198 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21,

2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 2,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 33 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 51.

### *Ställningstagande*

Jag anser att samhällsviktig infrastruktur ska ägas och drivas offentligt, av både demokrati- och säkerhetsskäl. Jag vill se en nationell hamnpolitik ur ett civilt beredskapsperspektiv. Sjöfartsverkets djupdata är sekretesskyddade och utgör en av Försvarsmaktens viktigaste information för att kunna försvara Sverige. På samma sätt måste Sveriges hamnar och totalförsvaret ingå i den civila beredskapen. Utländskt ägande har visat sig vara en säkerhetsrisk i många länder. Exempelvis använder Kina sig systematiskt av infrastrukturinvesteringar i andra länder för att utöka sin makt och sitt inflytande. Hamnar ligger ofta vid strategiskt viktiga platser och är sammanlänkade med resten av infrastrukturen för transporter. Det är viktigt att staten tar ett helhetsgrepp om Sveriges hamnar och dess ägande. Regeringen bör därför skyndsamt arbeta fram en svensk nationell hamnstrategi. Regeringen bör också skyndsamt inkludera de svenska hamnarnas och totalförsvarets arbete i den civila beredskapen.

## 16. Vissa frågor om hamnar, punkt 7 (C)

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 33 och avslår motionerna  
2023/24:198 av Magnus Jacobsson (KD),  
2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21,  
2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 3 och 4,  
2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 2 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 51.

### *Ställningstagande*

Jag konstaterar med tillförsikt att hamnarnas framtid i Sverige är ljus. I Sverige finns det totalt sett ett drygt hundratal hamnar, varav ett drygt femtiotal är utpekade som allmänna hamnar enligt Sjöfartsverket. Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna och beslut om etablering och investering i hamnar fattas av hamnens ägare, inte sällan en kommun eller ett lokalt företag. Att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar tycker jag är bra eftersom våra hamnar kommer att utvecklas bäst med konkurrensneutralitet och marknaden som bas. Men jag anser att utifrån ett nationellt perspektiv vore det bra att staten i större utsträckning ser den svenska hamnverksamheten som en integrerad del i infrastrukturen. Hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och har en viktig roll att spela i klimatomställningen. Med det menar jag att en tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle kunna bidra till ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen. Jag vågar påstå att när alltmer gods ska flytta över från lastbil till sjöfart kommer hamnarna att bli ännu viktigare. Jag har dock noterat att den svenska hamnutbyggnaden i dag inte sker samordnat ur ett nationellt perspektiv. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas betydelse och kapacitet. Jag efterlyser en statlig strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i samverkan mellan godstransportköparna, hamnarna och andra berörda aktörer. En sådan plan skulle bl.a. hantera och ta ställning till hur det svenska hamnätet kan bli en allt viktigare del av den svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomiskt och miljömässigt avseende.

## **17. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (SD)**

av Patrik Jönsson (SD) och Rashid Farivar (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 27–29 och avslår motionerna  
2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 7–12,  
2023/24:1873 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 26,  
2023/24:1951 av Magnus Manhammar (S),  
2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 och 52,  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 81, 82 och 96 samt  
2023/24:2536 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi framföra att det inte är acceptabelt att miljöregler i Sverige tvingar företag att flytta utomlands. Vi är därför angelägna om att nya miljöregler som åläggs den svenska sjöfarten även bör gälla i övriga EU. Risken är annars att verksamheter flyttar från Sverige med allt vad detta innebär samtidigt som utsläppen blir desamma eller till och med ökar.

Tyvärr kan vi konstatera att vi inte ser någon harmonisering av regler på områden som har stor betydelse för hur den svenska sjöfarten kan bedrivas. I och med det s.k. svaveldirektivet från 2015 sänktes den maximalt tillåtna svavelhalten från 1,0 till 0,1 procent för sjötrafiken i det svavelkontrollerade SECA-området, där bl.a. Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön ingår. Den tillåtna svavelhalten för resterande områden i EU och utanför unionen fick ligga kvar på 3,5 procent ända fram till 2020 då den justerades ned till 0,5 procent. Strängare regler kommer således fortfarande att gälla för Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Det innebär att fartyg som trafikerar Östersjön måste ersätta bunkerbränslen med högt svavelinnehåll 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 s.k. skrubbrar. Samtidigt som vi är måna om att utsläppen på Östersjön måste minska och att kontrollerna av att regelverket efterlevs ska vara hårdare vill vi betona betydelsen av globala regler för att förhindra snedvriden konkurrens och koldioxidläckage. Vi menar därför att svaveldirektivet som minimum ska gälla för hela Europa.

Sedan 2021 har det även införts regleringar för att begränsa utsläppen av kväveoxider, s.k. NO<sub>x</sub>-gaser, från sjöfarten inom Nord- och Östersjöområdet. Förbättrande miljöåtgärder för sjöfarten är bra, men om de ska generera bästa möjliga effekt bör minst hela EU omfattas av samma regler. Risken är annars överhängande att transportörer väljer andra fraktsätt än fartyg när svenska farvatten trafikerats till högre kostnader. Skillnader i miljöregler resulterar även i att rederier som inte behöver transportera gods via exempelvis Nord- och Östersjöområdet får andra förutsättningar att konkurrera på den globala marknaden. Vi menar att reglerna i det s.k. NO<sub>x</sub>-direktivet behöver omfatta minst hela EU-området.

## 18. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (V)

av Linda W Snecker (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 7–12,  
bifaller delvis motionerna

2023/24:1873 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 26 och

2023/24:1951 av Magnus Manhammar (S) samt

avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 27–29,

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 och 52,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 81, 82 och 96 samt

2023/24:2536 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Regeringen har framfört att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Hur detta ska gå till utan tydliga mål och kraftfulla åtgärder ställer jag mig frågande till. Detta gäller självfallet även för sjöfarten som är en viktig del i den svenska infrastrukturen. Det är ett faktum att sjöfarten i dag i stort sett är helt beroende av obeskattade oljebaserade drivmedel. Detta driver sannerligen inte utvecklingen framåt – snarare tvärtom. Jag menar att regeringen måste göra betydligt mer för att driva på sjöfartens gröna omställning och återkomma med förslag på en nationell målsättning och tillhörande åtgärder för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten.

Vidare vill jag understryka att investeringar i ny grön teknik är avgörande för att sjöfartsnäringsen ska kunna ställa om. Utan stöd från staten – så länge oljepriset är förhållandevis lågt – finns det dock inga incitament för investeringar i teknik som minskar fartygens utsläpp av växthusgaser. Jag menar därför att regeringen bör utreda statlig medfinansiering genom ett investeringsstöd för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg.

Samtidigt som sjöfartens utsläpp i luften måste minska behöver även dess påverkan på havsbotten begränsas. Trots att kunskaperna om sjöfartens samlade påverkan på havsbotten är begränsade kan det konstateras att den är omfattande. Tyvärr saknar Sverige en myndighet som har i uppdrag att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. Jag anser att Trafikanalys har relevant kompetens på

området och därmed bör ha till uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem.

I anslutning till detta vill jag understryka att sjöfartens effekter på marina djur och växter är omfattande men varierar i tid och rum och är kopplade till var och när utsläpp förekommer. Därför är det viktigt att dagens intensivt trafikerade fartygsrutter samt eventuella nytillkomna rutter och farleder inte dras igenom de mest värdefulla havsområdena. Jag menar att regeringen därför bör ge en särskild utredare i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att kunna reglera kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden. I betänkandet Människan och havet (SOU 2020:83) föreslår Miljömålsberedningen att vissa känsliga områden i Östersjön helt fredas från kommersiell fartygstrafik. Jag anser att det är stor vikt att regeringen verkar för att IMO fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med Miljömålsberedningens förslag.

Det är avslutningsvis min uppfattning att låga miljökrav för sjöfarten har gjort att den i dag är betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara. 2015 skärptes visserligen kraven på svavelhalter i marina bränslen i Östersjön och Nordsjön, och 2021 infördes även krav på kväverening för nybyggda fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön. Fartyg har emellertid lång livslängd, vilket gör att det krävs snabba och kraftfulla åtgärder som minskar äldre fartygs utsläpp eftersom det kan ta 30 år innan hela fartygsflottan är utbytt och följer nya regler. Jag anser därför att regeringen bör verka för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg så att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön.

## **19. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 och 52 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 81, 82 och 96 samt

avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 27–29,

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 7–12,

2023/24:1873 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 26,

2023/24:1951 av Magnus Manhammar (S) och

2023/24:2536 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Skandinavien och Sverige omges av vatten och sjöfartsnäringen är därför av central betydelse för handel och välbefinnande. Svensk sjöfartstradition är förknippad med hög sjösäkerhet och miljömedvetenhet. Sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Utsläppen från sektorn regleras dock i stor utsträckning i internationella regelverk, vilket gör att nationella initiativ för att begränsa utsläpp ofta har liten effekt. Det behövs starka ekonomiska incitament för att välja förnybara framför fossila drivmedel inom sjötrafiken. Sådana kan med fördel arbetas fram genom regleringar på EU-nivå eller internationell nivå i kombination med ett aktivt internationellt samarbete för att stärka sjöfartens klimat- och miljöarbete och minska sektorns utsläpp.

Jag anser vidare att regeringen bör undersöka möjligheten att ta fram riktlinjer som föreskriver att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa och som anlöpt eller avgått från svensk hamn bör inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045. Regeringen bör även se över möjligheten att införa miljözoner för sjöfarten för att öka användningen av landström när fartyg ligger i hamn, detta för att minska koldioxidutsläppen. Andra viktiga åtgärder som jag menar att regeringen bör vidta är att ge en ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar samt att ge Trafikverket i uppdrag att se över om laddstolpar för elbåtar kan uppföras längs kusten.

## **20. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 8 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:1873 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 26,  
bifaller delvis motionerna

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 10 och 11 samt

2023/24:1951 av Magnus Manhammar (S) och  
avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 27–29,

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 7–9 och 12,

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 51 och 52,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 81, 82 och 96 samt



2023/24:2536 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att såväl fraktbåtar för människor eller produkter som fritidsbåtar är viktiga transportmedel. Samtidigt går det inte att blunda för de avtryck de gör i miljön. Exempelvis kan de störa med ibland mycket höga ljud och även orsaka utsläpp av skrubbevatten eller bensin från läckande motorer. Buller är ett påtagligt problem för havslevande djur. Många fiskar och havslevande däggdjur kommunicerar genom ljudsignaler som ska kunna färdas över stora vattenområden. Den bullermatta som fartyg och fritidsbåtar genererar stör helt ut denna kommunikation på vissa platser. Det får förödande konsekvenser för djuren som kanske inte kan hitta en partner eller föda. Jag anser att regeringen därför behöver agera för att fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om till mindre känsliga områden och att dessa områden tydligt pekas ut.

### **21. Om utsläpp av skrubbevatten, punkt 9 (S, V, MP)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Linda W Snecker (V), Linus Lakso (MP) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:1873 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 27 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 21 och 22.

### *Ställningstagande*

Vi är djupt oroade över att fartygs utsläpp i Östersjöns vatten har ökat. En bidragande orsak är den s.k. tvättning av avgaser inom sjöfarten. Detta förfarande kallas även för skrubbing och innebär att svavel och andra föroreningar med hjälp av vatten tvättas bort från luftutsläppen. Tvättvattnet släpps sedan ofta orenat ut i havet. Det är även vanligt förekommande att fartyg tvättar sina lastrum och spolar ut tvättvattnet direkt ut i haven utan föregående rening där lastrummen t.ex. kan ha haft en last av gödningsämnen. Stora mängder gifter som bl.a. bidrar till Östersjöns övergödning spolas då rakt ut i havet.

De senaste årens strängare miljökrav för fartygs utsläpp i luften är något vi ser positivt på, men att samma utsläpp i stället hamnar i havet via utsläpp av

skrubbevatten och därmed förgiftar kuster, hav och hamnar är enligt vår uppfattning inte acceptabelt. Vi kan konstatera att man i flera länder – till skillnad från i Sverige – har förbjudit utsläpp av skrubbevatten. Vi menar därför att regeringen bör göra en översyn av regelverket för tvättning av fartygstankar och införa ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten.

## **22. Gotlandstrafiken, punkt 10 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 18 och  
avslår motionerna  
2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 14–17,  
2023/24:1301 av Hanna Westerén (S),  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 46 och  
2023/24:1965 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S).

### *Ställningstagande*

De ökade kostnaderna för Gotlandstrafiken drabbar både privatpersoner och företag som är beroende av denna trafik. I takt med att kostnaderna för överfart har ökat har avståndet mellan fastlandet och Gotland ökat. Vi vill understryka allvaret i detta. Regeringen behöver återkomma med förslag på hur detta kan åtgärdas. Det framtida stödet för Gotlandstrafiken behöver ses över.

## **23. Gotlandstrafiken, punkt 10 (V)**

av Linda W Snecker (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 14–17 och  
avslår motionerna  
2023/24:1301 av Hanna Westerén (S),

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 46,  
2023/24:1965 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 18.

### *Ställningstagande*

Färjetrafiken är det absolut viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter mellan Gotland och det svenska fastlandet. Gotland har en särskild situation som staten behöver ta ett ökat ansvar för. Det måste finnas en trygg basstrafik året runt som bygger på moderna snabbfärjor med lägsta möjliga utsläpp och stärkt tillgänglighet. Enligt min uppfattning gör sig denna trafik bäst i statlig regi och bör ses som en del av den statliga infrastrukturen. Regeringen bör därför ta fram förslag med syfte att staten via Trafikverket framöver kan äga och driva Gotlandstrafiken.

Färjetrafiken till och från Gotland är att jämföra med en landsväg och måste därför ges goda och långsiktiga förutsättningar. Sådana finns inte i dagsläget och jag menar att staten behöver vidta en rad åtgärder för att färjetrafiken ska kunna fungera på ett tillfredsställande sätt. Ett område som måste ses över är de alltför höga biljettpiserna som gräver djupa hål i människors plånböcker. Priserna medför många negativa konsekvenser, inte minst sociala. Många har helt enkelt inte råd att hälsa på familj och vänner på fastlandet eller ön. Region Gotland och Länsstyrelsen i Gotlands län har tidigare krävt konkurrenskraftiga och låga priser i färjetrafiken, s.k. vägpriser som är i paritet med motsvarande sträckor på landsväg. Jag anser att regeringen bör ta fram förslag för särskild kompensation till resenärer och fraktköpare för de höga frakt- och biljettpiserna i Gotlandstrafiken i enlighet med Region Gotlands bedömningar.

Att Gotlandstrafiken fungerar på ett bra sätt är viktigt inte bara för Gotland utan för hela Sverige. Det är också ett faktum att Gotlandstrafiken inte kan bedrivas utan statligt stöd. Det gör att det vinstdrivande företag som vinner den kommande upphandlingen får ett monopol på något som många människor och en hel region är helt beroende av och som till stor del finansieras med statliga medel. Samtidigt medför en upphandling en betydande risk för försämringar. Som det ser ut i dag har företaget som bedriver trafiken en väl tilltagen marginal för möjliga och plötsliga prishöjningar, vilket inverkar negativt på både förutsägbarhet och långsiktighet. Jag vill även framhålla att Gotland är inte bara ett populärt besöksmål utan också en stor producent av livsmedel för hela landet. Ännu högre priser och sämre tidtabeller skulle försvåra detta väsentligen, vilket även skulle drabba fastlandet. Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk som rör kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen. Ett sådant regelverk bör dessutom uppdateras regelbundet med utgångspunkt att det ska ske förbättringar och inga försämringar.

Till sist vill jag framhålla vikten av att Region Gotland får full insyn i den verksamhet som bedrivs inom ramen för Gotlandstrafiken och samtidigt

tillförsäkras stora möjligheter till inflytande. Regeringen bör mot denna bakgrund ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer i detta syfte.

## **24. Gotlandstrafiken, punkt 10 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 46 och avslår motionerna

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 14–17,

2023/24:1301 av Hanna Westerén (S),

2023/24:1965 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 18.

### *Ställningstagande*

Sjöfarten kräver stora insatser för att kunna ställa om till fossilfrihet. En viktig del i detta arbete är att tydliga klimatrelaterade krav måste ställas i de upphandlingar av trafik som görs framöver. Till exempel anser jag att utsläppskrav som är i linje med transportsektorns klimatmål bör ställas i upphandlingen av Gotlandstrafiken för avtalsperioden efter 2026.

## **25. Färjerederiet, punkt 11 (SD)**

av Patrik Jönsson (SD) och Rashid Farivar (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Trafikverkets färjerederi trafikerar hela Sverige med sina 70 vägfärjor och 40 leder och årligen görs en miljon anlop med 12 miljoner fordonstransporter, inklusive godstransporter. Färjerederiet genomför 22 miljoner personresor,

varav 1,4 miljoner med gående och kollektivtrafikresande. Färjorna gör det möjligt att bo i kustnära områden och i skärgården och skapar därmed attraktiva lösningar på trafikproblem och öppnar genvägar i storstadsområden.

Vi vill att regeringen ytterligare möjliggör trafik med gång- och cykelfärjor där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik. Regeringen bör därför se över Trafikverkets regleringsbrev i linje med det anförda.

## **26. Trygg och säker sjöfart, punkt 12 (SD)**

av Patrik Jönsson (SD) och Rashid Farivar (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförts i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 19 och 20.

### *Ställningstagande*

Att sjöfarten ska vara trygg och säker är för oss en självklarhet. Det gäller oavsett om det handlar om fartyg som skeppar gods eller passagerare, lastning och lossning på land eller säkerhetsrutiner på terminaler och vid ombordstigning. De som arbetar till sjöss har emellertid i väsentliga avseenden andra omständigheter att ta hänsyn till än de som arbetar på land när det gäller t.ex. att ta hand om en brand, akut sjukdom eller grundstötning med utsläpp som resultat. Arbetet med att förebygga olyckor på sjön är speciellt viktigt eftersom olyckor då även kan få omfattande följder för djur och växtlighet. Säkerhetsarbetet både till lands och till sjöss behöver enligt vår uppfattning prioriteras.

Vidare är det inte bara ombord på fartygen som arbetet med säkerheten är viktigt. Det är även viktigt hur man planerar lasten på fartyget. Det handlar om allt från lastplanering för stabilitet till hur man planerar att placera laster med farligt gods för att snabbt kunna vidta nödvändiga åtgärder. Vi menar att det behövs utökad tillsyn av vad det är för gods i trailer och container, samt att tillsynen på lastsäkring ökar. I dessa fall har hamnoperatören inte rätt att bryta plomberingen och kontrollera innehållet. Det har dock tullen och Kustbevakningen. Genom fler kontroller ökar sjösäkerheten samtidigt som smuggelgods via sjötransporter i högre grad kan stoppas.

Sammanfattningsvis anser vi att riksdagen bör ställa sig bakom det vi anför om en trygg och säker sjöfart liksom om arbetet ombord och utökade kontroller och tillkännage detta för regeringen.

**27. Utbildningsfrågor, punkt 13 (V)**

av Linda W Snecker (V).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 13 och avslår motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 26.

*Ställningstagande*

Svensk sjöfart har ett stort rekryteringsbehov. En enkätundersökning som branschorganisationen Transportföretagen har gjort visar att sjöfarten behöver anställa 2200 personer t.o.m. 2025. Det framgår att alla yrkesgrupper efterfrågas – allt från examinerade sjökaptener och sjöingenjörer till matrosar, motormän samt tekniska och nautiska befäl.

Mot bakgrund av detta vill jag se åtgärder som dels lockar fler studenter till de olika sjöfartsutbildningarna oavsett yrkes- eller högskolenivå, dels underlättar för studenterna att utbilda sig till olika sjöfartsyrken. Därför behövs en översyn av utbildningarnas struktur med syftet att locka fler till arbete inom sjöfarten. En form att titta närmare på kan vara en flerstegsutbildning där kompetens och vidareutbildning kan byggas på efter hand. Det vore enligt min uppfattning även bra om lotsutbildningen kunde inkluderas i de ordinarie sjöutbildningarna. Regeringen bör därför snarast göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg.

**28. Fritidsbåtlivet, punkt 14 (SD)**

av Patrik Jönsson (SD) och Rashid Farivar (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och avslår motionerna

2023/24:174 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3,  
2023/24:1784 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2023/24:1873 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 13 och  
2023/24:1983 av Magnus Manhammar (S).

### *Ställningstagande*

Vi efterfrågar en applikation eller en webbplats där småbåtsägare kan lägga in koordinater för grund och på så vis bistå Sjöfartsverket med att notera och märka ut grund som inte finns med på befintliga sjökort. Vi menar att ett sådant verktyg skulle bidra till ännu mer precis information om grund i sjökorten.

## **29. Fritidsbåtlivet, punkt 14 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:1873 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 13,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:1784 av Rickard Nordin (C) yrkande 1 och  
2023/24:1983 av Magnus Manhammar (S) samt  
avslår motionerna  
2023/24:174 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3 och  
2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Antalet fritidsbåtar ökar och det finns i dagsläget inget register över vem som äger dessa båtar. För att få ordning och reda på ägandeförhållanden, motorer och utsläpp m.m. anser jag att det behövs ett register för fritidsbåtar. Det är beklagligt att allt fler gamla fartygsskrov bara blir liggande i vattnet när de är uttjänta. Som det ser ut i dag är det kommunernas ansvar att betala för att få bort vraken, dvs. med skattepengar. För att komma bort från detta bör ett register över fritidsbåtar upprättas så att ägaren kan hållas ansvarig även för vraket.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

*2023/24:174 av Markus Wiechel (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förarbevis för att framföra fritidsbåtar med viss hastighet och storlek och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åldersgräns för att framföra fritidsbåtar med viss hastighet och storlek och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krav på viss båtutrustning och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:198 av Magnus Jacobsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda på vilket sätt staten ska prioritera mellan de svenska hamnarna och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjökort och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inrättande av ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Trafikverkets färjerederi och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera förutsättningarna för ett reformerat sjöfartsstöd och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nettomodellen och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett bättre utnyttjande av kustsjöfartens potential och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en sänkning av farledsavgifterna för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att eftersträva en sänkning av sjöfartens kostnader för isbrytning och tillkännager detta för regeringen.



11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda sänkta farledsavgifter för inlandssjöfart och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en befrielse från farledsavgift för fartyg som går mellan svenska hamnar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lotsverksamhet på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsavgifterna och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om pråmtrafik och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trygg och säker sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förebyggande arbete ombord och utökade kontroller och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkerhetsklassade torrhamnar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fjärrlotsnavigering och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör delta i internationella samarbeten som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om svenska intressen i särskilt otrygga farvatten och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bereda möjlighet för nya utbildningar inom civil sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gemensamma miljöregler inom EU och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om svaveldirektivet och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om NOx-direktivet och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:646 av Linda W Snecker m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att Sjöfartsverket ska bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning om framtiden för inlandssjöfarten och dess hamnar; hur den ska fungera vad gäller lotsavgifter, hamnavgifter och möjligheter till överflytt från väg- till sjötransporter och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör arbeta fram en svensk nationell hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör inkludera de svenska hamnarnas och totalförsvarets arbete i den civila beredskapen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för att säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att International Maritime Organization (IMO) fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningens betänkande Människan och havet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att Sverige verkar för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg så att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur Trafikverket framöver kan äga och driva Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste återkomma med särskild kompensation i enlighet med Region Gotlands bedömningar, riktad till resenärer och fraktköpare för de kraftigt ökade frakt- och biljettpriserna i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk gällande kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge Region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1301 av Hanna Westerén (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av Gotlandstillägget i akt och mening att åstadkomma sund konkurrens på transportområdet och stärka försörjningsberedskapen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för staten att ta en del av det ekonomiska ansvaret för Blekinges hamnar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP):*

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa utsläppskrav i upphandlingen av Gotlandstrafiken för avtalsperioden efter 2026 som är i linje med transportsektorns klimatmål och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1784 av Rickard Nordin (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett register över fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1873 av Emma Nohrén m.fl. (MP):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram ett register över fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om så att trafiken går över mindre känsliga områden och om att tydligt peka ut i vilka områden båtar är tillåtna och var båttrafik är förbjuden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar inom hela Sveriges sjöterritorium bör införas och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1951 av Magnus Manhammar (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för att leda om farleder för kommersiell fartygstrafik från känsliga områden i Östersjön och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1965 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för hur Gotlandstrafiken kan behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1983 av Magnus Manhammar (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att skapa ett nationellt och obligatoriskt båtregister för landets fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2206 av Mats Green (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att arbeta för en välfungerande svensk sjöfartsnäring och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C):*

51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att ta fram riktlinjer som stipulerar att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått från svensk hamn bör inkluderas i Sveriges långsiktiga

territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa miljözoner för sjöfarten för att öka användningen av landström när fartyg ligger i hamn, för att minska koldioxidutsläppen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur lotskostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmonisera med kraven som finns på kontinenten och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera laddstolpar längs kusten för elbåtar i Trafikverkets uppdrag och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
96. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka de ekonomiska incitamenten att välja förnybara framför fossila drivmedel även inom sjötrafiken genom att sträva efter lagstiftning i första hand på internationell nivå och EU-nivå och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2536 av Markus Wiechel m.fl. (SD):*

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förslag som syftar till att stimulera elektrifieringen av pendelbåts- och skärgårdsflottan och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det framtida stödet för Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att förbjuda utsläpp av skrubbevatten bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om en skärpning av regelverket för tvättning av tankar behövs och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi bör arbeta kraftfullt mot utflaggningsen och dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för hamnarna att utvecklas som energihubbar och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att minska lots- och farledsavgifter i syfte att ge likvärdiga villkor till transportslagen och tillkännager detta för regeringen.