

Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU12

Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika sjöfartsfrågor, bl.a. om svensk sjöfarts konkurrenskraft, organisationsfrågor inom sjöfarten, sjöfartsavgifter och vissa miljö- och klimatfrågor. Utskottet avstyrker motionsyrkandena främst med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående utrednings- och beredningsarbete.

I betänkandet finns 53 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Cirka 130 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	10
Ärendet och dess beredning.....	10
Utskottets överväganden.....	11
Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten	11
Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering.....	24
Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter	30
Isbrytning	41
Inlands- och kustsjöfart	45
Vissa frågor om hamnar	53
Vissa miljö- och klimatfrågor.....	58
Bemannning och arbetsförhållanden	77
Vissa internationella frågor	84
M/S Estonia.....	87
Båtregister	89
Sjömätning	93
Vissa frågor om snabbgående fritidsbåtar och vattenskotrar	96
Reservationer	101
1. Samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (SD, KD).....	101
2. Samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (M).....	102
3. Samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (C).....	103
4. Samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (V).....	104
5. Samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (L)	105
6. Särskilt om sjöfartsstöd, punkt 2 (M, SD)	106
7. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 3 (SD)	106
8. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 3 (KD).....	107
9. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 3 (L)	108
10. Farleds- och lotsavgifter, punkt 4 (SD)	109
11. Farleds- och lotsavgifter, punkt 4 (C).....	110
12. Farleds- och lotsavgifter, punkt 4 (L)	111
13. Farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 5 (M, SD, L)	112
14. Farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 5 (C)	113
15. Isbrytning, punkt 6 (M, KD).....	114
16. Isbrytning, punkt 6 (SD).....	114
17. Isbrytning, punkt 6 (C, L).....	115
18. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 7 (SD)	116
19. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 7 (V).....	117
20. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 7 (KD).....	118
21. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 7 (L)	119
22. Pråmtrafik, punkt 8 (M).....	120
23. Pråmtrafik, punkt 8 (SD)	120
24. Pråmtrafik, punkt 8 (L).....	121
25. Strategisk plan för hamnverksamhet, punkt 9 (C, KD).....	122
26. Vissa övriga hamnfrågor, punkt 10 (SD).....	122
27. Vissa övriga hamnfrågor, punkt 10 (C)	123
28. Farleder och sjötrafikrelaterade åtgärder, punkt 11 (M)	124
29. Farleder och sjötrafikrelaterade åtgärder, punkt 11 (V).....	125
30. Främjande av hållbara förnybara drivmedel, punkt 12 (M).....	126

31. Främjande av hållbara förnybara drivmedel, punkt 12 (C).....	127
32. Främjande av hållbara förnybara drivmedel, punkt 12 (V).....	128
33. Främjande av hållbara förnybara drivmedel, punkt 12 (L)	129
34. Elektrifiering inom sjöfarten, punkt 13 (M)	130
35. Elektrifiering inom sjöfarten, punkt 13 (C)	131
36. Elektrifiering inom sjöfarten, punkt 13 (KD)	131
37. Elektrifiering inom sjöfarten, punkt 13 (L)	132
38. Sjöfartens klimatpåverkan, punkt 14 (M, C, L).....	133
39. Sjöfartens klimatpåverkan, punkt 14 (SD)	134
40. Sjöfartens klimatpåverkan, punkt 14 (V).....	135
41. Vissa åtgärder mot utsläpp i vatten, punkt 15 (V)	137
42. Vissa åtgärder mot utsläpp i vatten, punkt 15 (KD)	138
43. Vissa åtgärder mot utsläpp i vatten, punkt 15 (L).....	138
44. Mottagning av barlastvatten, punkt 16 (KD)	139
45. Bemanning och arbetsförhållanden, punkt 17 (M)	140
46. Bemanning och arbetsförhållanden, punkt 17 (SD).....	141
47. Bemanning och arbetsförhållanden, punkt 17 (V)	141
48. Vissa internationella frågor, punkt 18 (SD).....	145
49. Båtregister, punkt 20 (C)	146
50. Båtregister, punkt 20 (V)	147
51. Sjömätning, punkt 21 (SD).....	147
52. Vissa frågor om snabbgående fritidsbåtar och vattenskotrar, punkt 22 (V)	148
53. Vissa frågor om snabbgående fritidsbåtar och vattenskotrar, punkt 22 (L).....	149
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	150
Motioner från allmänna motionstiden 2021/22	150

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten

1. Samverkan inom sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 8,

2021/22:936 av Pia Nilsson m.fl. (S),

2021/22:1443 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 32,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 29 och 34,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2 och 6 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 39.

Reservation 1 (SD, KD)

Reservation 2 (M)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (V)

Reservation 5 (L)

2. Särskilt om sjöfartsstöd

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 31 och

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1.

Reservation 6 (M, SD)

Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering

3. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1440 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 30 i denna del och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45.

Reservation 7 (SD)

Reservation 8 (KD)

Reservation 9 (L)

Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter

4. Farleds- och lotsavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1190 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 12 och 18,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 30 i denna del och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 35 och 36.

Reservation 10 (SD)

Reservation 11 (C)

Reservation 12 (L)

5. Farledsavgifternas miljöstyrande effekt

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 27,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 31,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 38.

Reservation 13 (M, SD, L)

Reservation 14 (C)

Isbrytning

6. Isbrytning

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 29,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 38,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 37,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 15 och

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 10.

Reservation 15 (M, KD)

Reservation 16 (SD)

Reservation 17 (C, L)

Inlands- och kustsjöfart

7. Främjande av inlands- och kustsjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 3,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 13,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1, 2 och 5,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 37.

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (V)

Reservation 20 (KD)

Reservation 21 (L)

8. Pråmtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1484 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 34 och

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 13 och 14.

Reservation 22 (M)

Reservation 23 (SD)

Reservation 24 (L)

Vissa frågor om hamnar

9. Strategisk plan för hamnverksamhet

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 38 och

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 11.

Reservation 25 (C, KD)

10. Vissa övriga hamnfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:353 av Hampus Hagman (KD),

2021/22:950 av Mattias Ottosson m.fl. (S),

2021/22:1672 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31.

Reservation 26 (SD)

Reservation 27 (C)

Vissa miljö- och klimatfrågor

11. Farleder och sjötrafikrelaterade åtgärder

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 5 och 6 samt

2021/22:3435 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8.

Reservation 28 (M)

Reservation 29 (V)

12. Främjande av hållbara förnybara drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1210 av Lars Thomsson (C),

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 1,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 20 och 45,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 58,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 41–43.

Reservation 30 (M)

Reservation 31 (C)

Reservation 32 (V)

Reservation 33 (L)

13. Elektrifiering inom sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1672 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,

2021/22:3022 av Fredrik Lindahl m.fl. (SD) yrkande 10,

2021/22:3294 av Nicklas Attefjord (MP) yrkande 2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 36,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 46.

Reservation 34 (M)

Reservation 35 (C)

Reservation 36 (KD)

Reservation 37 (L)

14. Sjöfartens klimatpåverkan

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 2, 4 och 7,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 22–25,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.2,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 39 och 40.

Reservation 38 (M, C, L)

Reservation 39 (SD)

Reservation 40 (V)

15. Vissa åtgärder mot utsläpp i vatten

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 8,

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 33–35 och

2021/22:3982 av Jakob Olofsgård m.fl. (L) yrkande 4.

Reservation 41 (V)

Reservation 42 (KD)

Reservation 43 (L)

16. Mottagning av barlastvatten

Riksdagen avslår motion

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 36.

Reservation 44 (KD)

*Bemanning och arbetsförhållanden***17. Bemanning och arbetsförhållanden**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 1–7,

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 9,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,

2021/22:3524 av Ola Johansson (C) yrkandena 1–3 och

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7.

Reservation 45 (M)

Reservation 46 (SD)

Reservation 47 (V)

*Vissa internationella frågor***18. Vissa internationella frågor**

Riksdagen avslår motion

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8 och 20.

Reservation 48 (SD)

*M/S Estonia***19. M/S Estonia**

Riksdagen avslår motion

2021/22:227 av Magnus Jacobsson (KD).

*Båtregister***20. Båtregister**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1269 av Abraham Halef (S) yrkande 2,

2021/22:1414 av Adnan Dibrani m.fl. (S),

2021/22:3279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 41 och

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 29.

Reservation 49 (C)

Reservation 50 (V)

*Sjömätning***21. Sjömätning**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2845 av Betty Malmberg (M) yrkandena 2 och 3 samt

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21.

Reservation 51 (SD)

Vissa frågor om snabbgående fritidsbåtar och vattenskotrar

22. Vissa frågor om snabbgående fritidsbåtar och vattenskotrar

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 10 och 11,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 41 och

2021/22:3934 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3.

Reservation 52 (V)

Reservation 53 (L)

Stockholm den 7 april 2022

På trafikutskottets vägnar

Magnus Jacobsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Mikael Larsson (C), Richard Herrey (M), Jon Thorbjörnson (V), Stefan Plath (SD) och Axel Hallberg (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 127 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22 om sjöfartsfrågor. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

Vid utskottssammanträdet den 22 februari 2022 informerade parterna i samarbetet Blå tillväxt om aktuella sjöfartsfrågor.

Utskottets överväganden

Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om svensk sjöfarts konkurrenskraft och samverkan inom sjöfarten. Utskottet hänvisar bl.a. till att flera satsningar har genomförts under senare tid och att olika uppdrag har lämnats för att stärka sjöfartens konkurrenskraft, främja en överflyttning av godstransporter på väg till sjöfart och ta till vara sjöfartens fördel utifrån ett miljöperspektiv.

Jämför reservation 1 (SD, KD), 2 (M), 3 (C), 4 (V), 5 (L) och 6 (M, SD).

Motionerna

Samverkan inom sjöfarten

I kommittémotion 2021/22:3758 yrkande 2 efterlyser Maria Stockhaus m.fl. (M) förenklade myndighetskontakter för svensk sjöfartsnäring. Motionärerna menar att den administrativa bördan för aktörer verksamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen och därför bör en s.k. one-stop shop för myndighetskontakter, där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden, övervägas. I yrkande 6 föreslår motionärerna en översyn som säkerställer att sjötrafikens olika särregler, avgifter och skatter inte sammantaget försämrar svensk sjöfarts konkurrensvillkor. Motionärerna påpekar att frågan är central och att regeringen bör intensifiera detta arbete och göra en sammantagen bedömning av svensk sjöfarts konkurrenskraft i en internationell kontext.

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 1 föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att ett sjöfartsråd inrättas med en allsidig sammansättning från den maritima industrin, fackliga parter, berörda myndigheter samt forsknings- och utbildningsinstitutioner, men även internationell kompetens bör ingå. Rådet skulle arbeta för att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen.

I kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 29 framför Anders Åkesson m.fl. (C) att möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten bör ses över, vilket också inkluderar intermodala transportlösningar som stimulerar ett transportslagsövergripande godsflöde och överflyttning av gods till sjöfarten. Motionärerna menar att alltmer gods ska flytta över från lastbil till bl.a. sjöfart. I yrkande 34 föreslår motionärerna att regeringen tar fram en grön svensk kustfartsstrategi

som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella gods-handlingsplanen. Motionärerna lyfter i sammanhanget fram den norska kust-strategin och framhåller att Sverige borde eftersträva ett liknande helhetsgrepp för en grön utveckling av branschen. Ett likalydande förslag finns även i kommittémotion 2021/22:3663 yrkande 25 av Anders Åkesson m.fl. (C).

I kommittémotion 2021/22:920 yrkande 8 framför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett förslag för en samman-hållan lagstiftning för sjöfartscabotage i svenska vatten, i vilken alla fartyg som utför cabotage i svenska vatten lyder under svenska lagar och regler och svenska myndigheters tillsyn oavsett flaggstat. Utifrån bl.a. konkurrensvillkor men även utifrån ett sjösäkerhetsperspektiv anser motionärerna att fartyg under utländsk flagg i svensk inrikestrafik ska omfattas av svenska regler.

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 39 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att det tillsätts ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fack-förbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 32 föreslår Helena Gellerman m.fl. (L) att Sjöfartsverket ges i uppdrag att utreda en administrativ avgift för att täcka hanteringskostnaden vid registrering av nya fartyg. Motionärerna anser att den nuvarande modellen med stämpelskatt påverkar inregistreringen av nya fartyg i den svenska fartygsflottan negativt då våra största konkurrenter saknar denna typ av skatt och att stämpelskatten dessutom slår mot de ägare som vill investera extra i grön teknik.

I motion 2021/22:936 yrkar Pia Nilsson m.fl. (S) att förutsättningarna för att stärka sjöfarten och överflyttningen av gods från väg till sjöfart ses över. Motionärerna påpekar att sjöfarten har en avgörande betydelse för svensk export och den gröna omställningen av transportsektorn.

I motion 2021/22:1443 efterfrågar Boriana Åberg (M) en översyn av möjligheterna att tillsätta ett sjöfartsråd. Motionären konstaterar att Danmark har ett samverkansråd som framgångsrikt bidrar till utvecklingen av sektorn genom samarbete mellan staten och industrin och menar att ett svenskt sjö-fartsråd skulle kunna ges mandat att arbeta långsiktigt för en gemensam strategi i syfte att stärka hela den maritima näringsens konkurrenskraft.

I motion 2021/22:3102 yrkande 3 föreslår Cecilia Widegren (M) att en strategi för konkurrenskraften för sjöfarten i förhållande till andra transport-slag tas fram. Motionären menar att regeringen måste ta till vara den klimat- och miljömässiga konkurrenskraften och stärka svensk insjöfart.

Särskilt om sjöfartsstöd

I kommittémotion 2021/22:3758 yrkande 1 påtalar Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av förhandsbesked om sjöfartsstöd. Motionärerna påpekar att sjöfarts-stödet för rederier är en förutsättning för de fartyg som finns i det svenska

fartygsregistret och att en försvårande omständighet i dag är att rederier inte på förhand kan få besked om huruvida de är stödberättigade.

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 31 framför Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att regeringen bör utreda en modell som ger förhandsbesked om sjöfartsstöd. Motionärerna påpekar att en försvårande omständighet med sjöfartsstödet är att rederierna inte på förhand kan få besked om huruvida de är berättigade till stödet, och motionärerna menar därför att stödet bör utformas på ett sådant sätt att besked ges för en rimligt lång tidsperiod.

Bakgrund

Regler för sjöfartsnäringen

Den havsgående 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. Samtidigt har Sverige varit aktivt i arbetet med att genomdriva regionala regelverk som bl.a. utsläppskontrollområden för kvävedioxid (nitrogen oxides emission control area, NECA) och svaveldioxid (sulphur oxides emission control area, SECA) och förbud mot toalettavvattenutsläpp. Dessa regelverk utarbetas och drivs fram regionalt och beslutas sedan av Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO). FN:s havsrättskonvention, som antogs 1982 och trädde i kraft 1994, reglerar olika aspekter på havens och havsbottens fredliga användning, inte minst på miljöområdet. Internationella regler för sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd för den marina miljön utarbetas framför allt inom IMO, men även på EU-nivå tas olika instrument fram som påverkar den europeiska sjöfartsnäringen, fartyg som framförs inom EU och fartyg som är registrerade i någon av EU:s medlemsstater. För sjötrafik inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon gäller de internationella sjövägsreglerna samt de tillägg till och undantag från dessa regler som finns föreskrivna.

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. När sedan fartyget är registrerat och har ansetts sjövärdigt utfärdas certifikat och fartyget kan tas i drift.

För att ett skepp (fartyg med en längd överstigande 24 meter) ska kunna registreras i det svenska fartygsregistret måste äganderätten till skeppet kunna härledas till den som senast var inskriven ägare i ett lands officiella inskrivningsregister för fartyg. Därför behöver Transportstyrelsen få ett avregistreringsintyg från skeppets tidigare hemland. Om skeppet aldrig har varit registrerat i ett utländskt register krävs ett icke-registreringsintyg från skeppets

tidigare hemland. Om skeppet aldrig har varit registrerat tidigare krävs dessutom ett s.k. builder's certificate, eftersom äganderätten måste kunna härledas till tillverkningsvarvet. Det krävs också ett beslut om säkerhetsbesättning eller, för de fartyg som inte ska ha säkerhetsbesättning, att kraven i Transportstyrelsens bemanningsföreskrifter är uppfyllda.

Tillstånd, tillsyn och registerhållning i fråga om svenskregistrerade 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 sjöfartsnäringen, 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.

Pågående arbete

I den nationella godstransportstrategin framhåller regeringen att det är viktigt med fler svenskregistrerade fartyg för sysselsättningen och för att behålla kompetensen inom hela sjöfartsklustret. Regeringens målsättning är att Sverige ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Det finns en outnyttjad potential på sjön som regeringen vill ta till vara. Regeringens ambition är att öka antalet svenskregistrerade fartyg genom bl.a. en gemensam inflaggningsportal och förhandsbesked om sjöfartsstöd. Regeringen anser att sjöfarten också kan 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. Regeringen anför att den därför arbetar aktivt med detta inom både FN och EU.

Allmänt om svensk sjöfart

Regeringen framhåller i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22) att en väl fungerande sjöfart är viktig för bl.a. handel och näringsliv och för att realisera de delar av regeringens transport- respektive klimatpolitik som handlar om överflyttning av gods till sjöfart.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) slår regeringen fast att sjöfarten är en viktig del av godstransportlösningarna. Överflyttning av godstransporter från väg till bl.a. sjöfart är en viktig del av godstransportstrategin och kan bidra till att minska transportsektorns klimatutsläpp. Regeringen har som ambition att få till en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Flera åtgärder som kan stärka sjöfarten har därför initierats i den beslutade nationella planen.

Trafikverket uppger i Handlingsplan för svensk sjöfart att sjöfarten är internationell till sin karaktär och har en viktig roll i Sverige för transporter av

import- och exportgods. 90 procent av alla utrikes godstransporter transporteras sjövägen. Under de senaste åren har tillväxten i världsekonomin och den internationella varuhandeln drivit på efterfrågan av sjötransporter. Under 2015 transporterades för första gången över 10 miljarder ton gods med fartyg världen över, vilket motsvarar 80 procent av den internationella varuhandeln.

Maritim strategi

Hösten 2015 presenterade regeringen den maritima strategin och sin vision för det fortsatta arbetet: konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Sedan dess har en åtgärdslista avrapporterats och en rad regeringsuppdrag gått ut. Exempel på ämnen som uppdragen hanterat är de integrerade maritima indikatorerna för strategin, en analys av sjöfartens konkurrensvillkor och senast en genomgång av nytta och förutsättningar för att reglera sjöfartens utsläpp av skrubbevatten (rökgastvättar). Med anledning av den maritima strategin beslutade regeringen om olika uppdrag. Ett av dessa gick till Havs- och vattenmyndigheten (HaV) som fick i uppdrag att dels vidareutveckla ett begränsat antal indikatorer för en årlig uppföljning av utvecklingen inom perspektiven och de olika åtgärdsområdena i strategin, dels genomföra en fördjupad uppföljning under 2017. HaV redovisade uppdraget i februari 2018. Regeringen lämnade i augusti 2019 ett nytt uppdrag till HaV i vilket det ingick att följa upp Sveriges maritima strategi och vidareutveckla det uppföljningssystem och de indikatorer som tagits fram för årlig och fördjupad uppföljning, inom ramen för tidigare regeringsuppdrag. Uppdraget genomfördes i samarbete med ett stort antal nationella myndigheter och en rapport redovisades den 31 augusti 2020.

Nationell godstransportstrategi

I juni 2018 beslutade regeringen om en nationell godstransportstrategi, Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi (dnr N2018/03939/Ts). Av strategin framgår att ett nationellt godstransportråd inrättas, med ett fyraårigt uppdrag. Det nationella godstransportrådet ska bl.a. bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och till genomförandet av godstransportstrategin. Verksamheten inom det nationella godstransportrådet ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Nationell samordnare inrikes sjöfart och närsjöfart

Inom ramen för godstransportstrategin i augusti 2018 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utse och inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med ett tidsbegränsat uppdrag på sex år (N2018/04482/Ts). Samordnaren ska bl.a. utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart och som också

främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar till såväl luft som vatten. Samordnaren som tillträdde i februari 2019 har bl.a. tagit fram en handlingsplan med 62 förslag till åtgärder för en stärkt sjöfart. Till de parter som har gjort åtaganden i handlingsplanen hör bl.a. Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Energimyndigheten, Boverket, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Vinnova samt Fossilfritt Sverige. Förslagen till åtgärder omfattar bl.a. områden som rör forskning och innovation, regler, infrastruktur och informations- och kunskapsspridning. Handlingsplanen kommer att uppdateras årligen av Trafikverket i samråd med berörda aktörer.

Regeringen gav i augusti 2018 Trafikverket i uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg (N2018/04481/TS), se vidare i avsnittet om inlandssjöfart och kustsjöfart. Regeringen beslutade därefter i november 2020 om tillägg i uppdraget till samordnaren (dnr I2020/03042) enligt nedan:

- Samordnaren ska, genom att lyfta fram goda exempel och sänka trösklarna för att flera ska följa efter, utmana hamnar att verka för att konkreta åtgärder vidtas som leder till att de hamnavgifter som tas ut skapar incitament för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och i större utsträckning gynnar sjöfartens omställning till fossilfrihet, främjar fossilfria transporter inom alla trafikslag och stärker sjöfartens konkurrenskraft.
- Samordnaren ska föra en dialog med främst de allmänna hamnarnas hamnbolag och ägare, SKR och andra aktörer verksamma i hamnarna i syfte att etablera ett gemensamt arbete kring de olika avgifter som tas ut och hur sjöfartens omställning till fossilfrihet, ökad miljöstyrning och stärkt konkurrenskraft för sjöfarten ska kunna stärkas. Trafikverket ska vid behov inhämta information om avgifter och sjöfartens konkurrenssituation från Trafikanalys.

Den 30 september 2021 redovisade samordnaren uppdraget i rapporten Tilläggsuppdrag hamnar (2021:172). I rapporten föreslog samordnaren fyra åtgärder enligt nedan:

1. Hamnen som organisation och styrning. SKR har inlett ett arbete för vägledning av hamnarnas ägarstyrning. Samtidigt är det tydligt att frågan om öppettider är viktig för att uppnå ökad konkurrenskraft för sjöfarten som trafikslag, och särskilt i relation till ökad tillförlitlighet för hamnens tjänster. När det gäller effektiv infrastruktur i och i anslutning till hamnen visar detta uppdrag att det finns vissa brister framför allt i vissa hamnars egen anläggning. Ett införande av en breddad ekobonus skulle kunna vara ett sätt att stötta hamnar som har stora behov av insatser i hamnen – insatser som kan få stora effekter på överflyttning till sjöfart eller omställning av hamnens verksamhet.

2. Framtidssäkrad infrastruktur. Det är uppenbart att det behövs ett mer nationellt perspektiv i planeringen av transportsystemet av sjöfarten, och hamnens roll för att stärka sjöfartens möjligheter till överflyttning av gods från väg och järnväg till sjöfart behöver belysas ytterligare. Ett sätt att göra detta är att öka samordningen av infrastrukturplaneringen, för att undvika suboptimeringar i transportsystemet, vilka i sin tur skulle kunna minska sjöfartens konkurrenskraft. Ett instrument för att möjliggöra en sådan samordning kan vara att stödja nödvändiga förändringar i anläggningar som staten inte ansvarar för, genom att införa någon form av incitamentmodell som medför att Trafikverket kan medfinansiera investeringar i hamnarnas anläggningar. Detta behöver dock utredas vidare.
3. Mer statlig styrning och incitament på klimat- och miljöområdet. En slutsats i uppdraget är att de flesta hamnar har stort fokus på klimat och miljö. De har många åtgärder för att ställa om sin egen verksamhet och tydliga mål för hamnens klimat och miljömål. Det som blir uppenbart är att det saknas en tydlig ambition att hjälpa sjöfarten att ställa om, exempelvis genom att ha långtgående planer på att erbjuda framtida alternativa bränslen för fartyg. Här kan det behövas mer statlig styrning, framför allt på miljö- och klimatområdet. Exempel på detta är tydligare styrmedel, både hårda och mjuka. Inom uppdraget har också förslag på kriterier för en grön hamn tagits fram. De skulle kunna användas vid beslut om prioriteringar av infrastruktur som leder mot gröna stråk. Här bör en samverkan kunna ske för att gemensamt säkerställa dessa gröna logistikstråk, både i statens och i hamnens egen anläggning. Andra åtgärder som lyfts fram är behovet av mer elnätskapacitet till hamnarna, mer anpassade stödsystem såsom Klimatklivet samt bättre samordning i miljö- och klimatstyrning mellan hamn- och farledsavgifter.
4. Mer samverkan och information behövs. I detta uppdrag har det framförts önskemål om en fortsättning på de program som finns för att underlätta införandet av digitalisering och automatisering och omställning av hamnen. Vidare har corehamnar, som ingår i EU:s kärnätverk, lyft behovet av mer samverkan om europeiska prioriteringar. Andra åtgärder rör behovet av regional samverkan samt genomförande av regionala varuägardialoger. Det är tydligt att hamnarna har en central roll inte bara för sjöfarten utan också som logistik- och energinoder. Samtidigt 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. Därför behöver samverkan mellan parterna fortsätta och förstärkas.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd lämnas enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd 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) under förutsättning att fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden, utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilda fall och det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Beslut om sjöfartsstöd fattas av Delegationen för sjöfartsstöd, ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket, vars ledamöter förordnas av regeringen.

Stödprocessen är uppdelad i två delar – på års- och på månadsbasis. Senast den 1 november varje år ansöker arbetsgivaren om att förklaras vara berättigad till sjöfartsstöd för ett visst fartyg under nästkommande år. För nya fartyg som blir aktuella under året, t.ex. vid inflaggning eller ägarbyte, kan arbetsgivaren lämna in en ansökan vid ett senare tillfälle.

Efter att arbetsgivaren har godkänts för att få sjöfartsstöd ansöker denna om sjöfartsstöd för besättningens ersättning varje månad. I början av månaden lämnar arbetsgivaren in en ansökan om sjöfartsstöd som avser föregående månad. Delegationen granskar ansökan och fattar ett preliminärt beslut. Sjöfartsstödet krediteras därefter på sökandens skattekonto den 12:e i månaden, samtidigt som arbetsgivarens skattedeklaration för den aktuella månaden ska vara inlämnad. Sjöfartsstödet motsvarar därmed den deklarerade skatten och arbetsgivaravgiften för personalen, och arbetsgivaren behöver därför inte betala in dessa till Skatteverket. Den 19 i månaden lämnar arbetsgivaren in en mer utförlig redovisning av den föregående månads ersättning och skatte-redovisning. Baserat på denna redovisning fastställer delegationen slutligt rederiets stödbelopp för den aktuella månaden.

Av den information som delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket lämnar för 2021 framgår att delegationen inte har möjlighet att lämna förhandsbesked om rätt till sjöfartsstöd (dnr DFS 21/1:1).

Trafikanalys konstaterar i rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2021 (2021:8) att sjöfartsstödet fortsatt är en viktig och central del i svensk sjöfartspolitik. Stödet följer internationella förebilder och har en stor eller avgörande betydelse för rederiernas lönsamhet. Tankerederierna är det segment där den största andelen företag kan uppvisa en stark lönsamhet när sjöfartsstödet räknas med. Torrlastredierier och färjesjöfart är de segment som har de största andelarna av företag som har en negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet inte räknas med, utöver management som är en speciell kategori. Sjöfartsstödet minskade något under 2020 jämfört med 2019. Under 2020 beviljades 33 rederier sjöfartsstöd på sammanlagt 1,2 miljarder kronor, vilket kan jämföras med att 37 rederier fick sammanlagt 1,6 miljarder kronor i sjöfartsstöd 2019.

I rapporten Sjöfartsstödet effekter 2020 (2021:10) konstaterar Trafikanalys att internationell rederinäring agerar på en arena med stora inslag av regelverkskonkurrens – nationer och världsdelar emellan. Konkurrensen med andra världsdelar illustreras av att EU-kommissionen, i strid med den

generella inriktningen, tagit fram riktlinjer som tillåter statligt stöd till just sjöfarten. De länder som vill ha en egen flotta tvingas anpassa sina villkor efter det internationella läget.

Tillfälliga stöd till sjöfarten med anledning av covid-19-pandemin

För att stödja sjöfartsbranschen under covid-19-pandemin beslutade regeringen i flera omgångar, med början i juni 2020, om att tillfälligt anpassa sjöfartsstödet. Enligt förordningen (2020:730) om tillfälligt anpassat sjöfartsstöd gällde det anpassade sjöfartsstödet fram t.o.m. den 30 september 2021. Anpassningen innebar att stöd kunde ges för sjömän på passagerarfärjor som tillfälligt tagits ur bruk på grund av coronavirusets spridning. Hittills har det anpassade stödet till drabbade rederier uppgått till 65 miljoner kronor.

Utöver detta har rederierna även kunnat ansöka om en rad tillfälliga stöd-åtgärder som regeringen beslutat om för att mildra effekterna av finansiella förluster i näringslivet till följd av covid-19-pandemin. Tillfälliga stöd eller krediter har kunnat sökas av bl.a. rederier enligt vissa villkor. Det gäller främst det s.k. korttidspermitteringsstödet och omställningsstödet samt tillgång till vissa kortsiktiga krediter (via Exportkreditnämnden som fick en utökad kreditram med 50 miljarder kronor i mars 2020). Rederier med fler företag inom transportsektorn har dock framfört att framför allt omställningsstödet utformning har gjort att man endast delvis har kunnat ta del av detta eftersom fasta kostnader kopplade till fartygen ägda inom en annan del av koncernen inte kunnat räknas in i stödunderlaget.

Tonnageskatt

Riksdagen beslutade hösten 2016 om ett svenskt tonnagebeskattningsystem med syftet att öka den svenska handelsflottans konkurrenskraft och öka andelen svenskregistrerade fartyg (prop. 2015/16:127, bet. 2016/17:SkU6, rskr. 2016/17:6). De nya reglerna som trädde i kraft den 20 oktober 2016 innebär att kvalificerade rederier ska kunna välja mellan vanlig bolagsbeskattnings och tonnagebeskattnings. Tonnagebeskattnings innebär att rederiernas inkomst bestäms schablonmässigt utifrån fartygens last- och passagerarkapacitet, dvs. fartygens tonnage, oberoende av inkomster och utgifter.

Trafikanalys konstaterar i rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2021 (2021:8) att införandet av systemet hittills inte går att koppla till någon märkbar ökning av intresset för att flagga in. Den 27 oktober 2021 fanns totalt tio rederiföretag eller rederikoncerner registrerade i tonnageskattesystemet, vilket är en liten minskning sedan den 10 juni 2020 då totalt elva företag fanns registrerade.

Tillfälligt ekobonussystem

I budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1) införde regeringen ett tillfälligt ekobonussystem för att ytterligare främja utvecklingen av kust- och inlandssjöfart. Ekobonussystemet skulle stimulera en överflyttning av gods

från väg till sjöfart och därmed minska utsläppen av luftföroreningar genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Ekobonusen kompenserar för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som en del av transportkedjan. I budgetpropositionen 2020 för förlängdes ekobonussystemet t.o.m. 2022 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 20, bet. 2019/20:MJU1, rskr. 2019/20:122), vilket innebar att 50 miljoner kronor årligen avsattes 2021–2022. I budgetpropositionen för 2022 förlängdes åter ekobonusen (prop. 2021/22:1 utg.omr. 20, bet. 2021/22:MJU1, rskr. 2021/22:109) och 100 miljoner kronor kommer årligen att betalas ut 2022–2024.

Trafikanalys uppföljning av sjöfartens konkurrenssituation

Trafikanalys genomför i enlighet med sin myndighetsinstruktion en årlig uppföljning av den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och det svenska sjöfartsstödets effekter i två olika rapporter, Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation (2021:8) respektive Sjöfartsstödets effekter (2021:10).

I rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2021 redogjorde myndigheten för effekterna av covid-19-pandemin på svensk sjöfart under hela 2020 och analyserade även de två första kvartalen 2021. Trafikanalys konstaterade att 2020 inte var något positivt år för den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation, men att 2021 såg mer lovande ut. Enligt Trafikanalys hade den rådande covid-19-pandemin påverkat sjöfarten kraftigt. Medan godstrafiken på svenska hamnar till stor del hade kunnat fortsätta trots pandemin avstannade passagerartrafiken nästan helt, vilket fick stora följder för flera svenska rederier. Trafikanalys noterade dock en vändning under första halvåret 2021 då både gods- och passagerartrafik ökade och sysselsättningen för sjömän steg.

Den minskade trafiken under 2020 resulterade i stora omsättningsförluster bland rederierna. Under perioden mars 2020 t.o.m. februari 2021 låg den svenska sjöfartens omsättning i genomsnitt omkring 25 procent lägre än 2019. Från mars 2021 t.o.m. juni 2021 låg omsättningen i genomsnitt omkring 30 procent lägre än motsvarande period 2019.

Under 2020 minskade antalet ombordanställda (räknat som anställda per dag) i den svenskregistrerade flottan med 32 procent. Mest minskade ekonomipersonal, som gick ned med 43 procent. Maskinbefäl, styrmän och befälhavare minskade med 12 till 14 procent. Under andra kvartalet 2021 noterade Trafikanalys en vändning i arbetslösheten, jämfört med första kvartalet 2021. Arbetsförmedlingens statistik över öppet arbetslösa (som kan ta ett arbete med kort varsel) visade att arbetslösheten var nästan 50 procent lägre i maj och juni än samma månader 2020.

Medan pandemin närmast tycks ha haft obetydlig effekt på den svenskregistrerade handelsflottans storlek (317 fartyg (>100 brutto)) har det däremot skett stora förändringar av inhyrt såväl som uthyrt tonnage. Svenskregistrerat tonnage minskade något, men mest minskade det inhyrda

tonnaget, vilket medförde att den svenskkontrollerade flottan minskade i fartyg och tonnage. Det här visar enligt Trafikanalys på att när rederierna ställdes mot vikande efterfrågan kapade man i första hand förtöjningarna på de inhyrda fartygen. Det visar också att chartrade fartyg medför en viktig flexibilitet för rederierna, jämfört med att äga fartyg.

Underlättade myndighetskontakter

När det gäller att förenkla och underlätta sjöfartens myndighetskontakter anger handlingsplanen för nationell sjöfart (TRV 2018/93261) som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart presenterat att Transportstyrelsen, så långt behov och resurser medger, ska bistå Regeringskansliet med de åtgärder som återstår inom ramen för regelförenklingsutredningen exempelvis vad gäller särskild ordning för de fartyg som bareboat-chartrats till en svensk redare eller från en svensk redare samt införa en särskild del i fartygsregistret för pråmar och flytande utrustning, vilket även kräver lagstiftningsåtgärder. Transportstyrelsen arbetar dessutom med regelförenkling av fartygsregistrering för pråmar samt one-stop shop.

Trafikanalys konstaterar i rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation (2021:8) att förenklingsprocessen tycks ha avstannat när det gäller registrering, kontroll och tillsyn trots att Transportstyrelsen sedan ett antal år tillbaka redovisat ambitiösa planer på regelförenkling och åtgärder för att stimulera och underlätta inflaggning. Av dessa har dock förhållandevis lite blivit genomfört. Ännu finns exempelvis den aviserade inflaggningsportalen inte på plats.

Kustfartstillstånd (cabotage)

Sjötrafik som uteslutande bedrivs på svenskt vatten och mellan svenska hamnar är genom svensk lagstiftning förbehållen svenskflaggade fartyg. Denna reglering kallas sjöcabotage och utländska fartyg får endast bedriva inrikes trafik för enstaka resor efter särskilt tillstånd av Transportstyrelsen, s.k. kustfartstillstånd. Generellt är svensk kustfart förbehållen svenskflaggade fartyg. Undantag från denna regel kan ske i tre fall:

- Trafik med EU-flaggade fartyg och fartyg i godkända register. Tillträde till svensk kustfart för EU-flaggade fartyg regleras i rådets förordning (EEG) 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotageförordningen).
- Trafik med fartyg från länder där bilaterala avtal om ömsesidigt tillträde finns. Tillträde till svensk kustfart medges fartyg från länder där bilaterala avtal om ömsesidigt tillträde finns. När ett sådant bilateralt avtal mellan länderna finns behöver fartyget inte något särskilt kustfartstillstånd.
- Trafik med fartyg som har fått kustfartstillstånd för enstaka resa (s.k. ad hoc-tillstånd). Transportstyrelsen kan efter ansökan bevilja tillstånd att transportera gods eller passagerare i svensk kustfart om svenskgrestrerad

tillgänglig transportkapacitet saknas (se förordning 1974:235). Ett kustfartstillstånd medges så gott som uteslutande för en enstaka resa. Under särskilda omständigheter kan tillstånd ges för fler resor under en begränsad tidsperiod, t.ex. transport av material till broarbeten och muddringsarbeten.

Stockholms universitet genomförde efter en överenskommelse med Regeringskansliet en rättsutredning om cabotage under 2015. Syftet med rättsutredningen var att få en tolkning av innebörden i den befintliga EU-rätten om cabotage, dess påverkan på den svenska cabotagelagstiftningen samt den svenska lagstiftningen i fråga om utländska fartyg i Sverige. Universitetet fick därefter ytterligare ett uppdrag och skulle då utreda och lämna förslag till ändringar i svensk lagstiftning som möjliggör att Sverige ska kunna ställa krav på hur utländska fartyg som går i cabotagetrafik ska vara konstruerade, utrustade och bemannade samt vilka anställningsvillkor som ska råda ombord. Denna andra utredning var klar i slutet av 2016 och skickades därefter ut på remiss. Ärendet bereds av Regeringskansliet.

Skriftliga frågor och interpellationer

I en interpellationsdebatt den 15 mars 2022 (ip. 2021/22:348) besvarade statsrådet Tomas Eneroth frågan om ministern och regeringen har ambitionen att öka andelen svenskflaggade fartyg och vad de i så fall gör för att åstadkomma detta. Statsrådet påpekade att regeringen har främjat sjöfarten på ett sätt som inte har gjorts tidigare och tog i sammanhanget upp tonnageskatten, ekobonusen, inrättandet av en sjöfartssamordnare och det ökade stödet till Sjöfartsverket.

I en interpellationsdebatt den 27 april 2021 (ip. 2020/21:647) besvarade statsrådet Tomas Eneroth frågan om vad ministern och regeringen gör för att öka inflagningen av fartyg till svensk flagg och i övrigt stärka svensk sjöfart. Statsrådet framförde att antalet svenskflaggade fartyg är en viktig fråga med stor betydelse för varuförsörjningen, sysselsättningen och landets krisberedskap. Därför har regeringen arbetat med att stärka sjöfartens konkurrenskraft genom att öka andelen sjöfart av godstransporter genom överflyttning från väg till sjöfart. Inom ramen för regeringens godstransportstrategi har regeringen tillsatt en nationell samordnare med uppdrag att främja svensk sjöfart. Regeringen har även pekat ut fler inre vattenvägar. Statsrådet påminde vidare om att regeringen förlängt ekobonusen och under covid-19-pandemin beslutat om ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd för att sjöfarten ska stå sig stark även efter pandemin. Statsrådet påpekade avslutningsvis att regeringen stöder sjöfarten mer än många andra transportslag när det gäller att utveckla infrastrukturen och nämnde som exempel ökade insatser för farledsfördjupningar i den nationella planen och reformerad tonnageskatt.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat frågor om den svenska sjöfartens konkurrenskraft och samverkan inom sjöfarten, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena bl.a. med hänvisning till att flera satsningar har genomförts under senare tid och att olika uppdrag har lämnats för att stärka sjöfartens konkurrenskraft, främja en överflyttning av godstransporter på väg till sjöfart och ta till vara sjöfartens fördel från miljösynpunkt. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Samverkan inom sjöfarten

Utskottet vill inledningsvis påminna om och välkomna regeringens målsättning att Sverige ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Utskottet noterar med tillfredsställelse att regeringen mot denna bakgrund har genomfört flera viktiga satsningar och uppdrag för att stärka branschens konkurrenskraft, främja en överflyttning av godstransporter på väg till sjöfart och ta till vara sjöfartens fördel utifrån ett miljöperspektiv. Utskottet vill i detta sammanhang även framhålla betydelsen av både den maritima och den nationella godstransportstrategin. Inom ramen för den senare vill utskottet särskilt lyfta fram det arbete som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart gör tillsammans med berörda aktörer för att stärka sjöfarten.

Utskottet uppmärksammar vidare att internationell rederinäring präglas av regelverkskonkurrens mellan nationer och världsdelar. De länder som vill ha en egen flotta behöver därför anpassa sina villkor efter det internationella läget och som en konsekvens av detta behövs åtgärder såsom sjöfartsstöd, tonnageskatt och det tillfälligt införda ekobonussystemet för att de svenska rederierna ska kunna konkurrera på den globala marknaden. Utskottet välkomnar i sammanhanget de uppföljningar av sjöfartens konkurrenssituation som Trafikanalys genomför.

När det gäller att förenkla och underlätta sjöfartens myndighetskontakter påminner utskottet om att Transportstyrelsen ska arbeta med regelförenkling av fartygsregistrering (t.ex. för pråmar) samt one-stop shop. Detta framgår av handlingsplanen för nationell sjöfart som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart har presenterat. Trafikanalys har dock tyvärr konstaterat att Transportstyrelsens förenklingsprocess tycks ha avstannat trots myndighetens ambitiösa planer, vilket utskottet beklagar. Utskottet förutsätter dock att detta angelägna arbete åter kommer att ges ökat fokus.

När det avslutningsvis gäller frågan om en sammanhållen lagstiftning för sjöfartscabotage i svenska vatten vill utskottet påminna om den rättsutredning som gjordes 2015 och som ännu bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2021/22:920 (V) yrkande 8, 2021/22:936 (S), 2021/22:1443 (M),

2021/22:2954 (SD) yrkande 1, 2021/22:3102 (M) yrkande 3, 2021/22:3394 (L) yrkande 32, 2021/22:3663 (C) yrkande 25, 2021/22:3679 (C) yrkandena 29 och 34, 2021/22:3758 (M) yrkandena 2 och 6 samt 2021/22:3879 (KD) yrkande 39.

Särskilt om sjöfartsstöd

Utskottet vill framhålla att sjöfartsstödet fortsatt är en viktig och central del i den svenska sjöfartspolitikerna och att det avsevärt påverkar rederiernas lönsamhet. Under covid-19-pandemin har regeringen i flera omgångar beslutat om att tillfälligt anpassa sjöfartsstödet så att det kunnat ges för sjömän på passagerarfärjor som tillfälligt behövt tas ur bruk för att hindra coronavirusets spridning. Utskottet konstaterar samtidigt att Delegationen för sjöfartsstöd inte har möjlighet att lämna förhandsbesked om rätt till sjöfartsstöd. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2021/22:2954 (SD) yrkande 31 och 2021/22:3758 (M) yrkande 1.

Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering. Utskottet hänvisar bl.a. till att regeringen med anledning av ett tillkännagivande som riksdagen riktade under 2020 har gett Statskontoret i uppdrag att utreda Sjöfartsverkets avgiftsmodell.

Jämför reservation 7 (SD), 8 (KD) och 9 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 5 föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att regeringen skyndsamt tillsätter utredningen av Sjöfartsverkets finansieringsmodell. Motionärerna påminner om att regeringen genom ett tillkännagivande har fått i uppdrag att utreda hur man kan förändra Sjöfartsverkets finansieringsmodell.

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 45 vill Magnus Jacobsson m.fl. (KD) kritiskt pröva Sjöfartsverkets roll som affärsverk. Motionärerna ifrågasätter den nuvarande modellen där Sjöfartsverket är ett affärsverk och påpekar att Sjöfartsverkets höjda sjöfartsavgifter för att klara verkets budget är problematiska då det hamnar i konflikt med det övergripande målet om att flytta över godstrafik från väg till sjöfart.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 30 i denna del påtalar Helena Gellerman m.fl. (L) behovet av att följa Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar. Motionärerna konstaterar att Sjöfartsverket under flera år har gått

med underskott, vilket även har förstärkts av covid-19-pandemin, och poängterar vidare att det är angeläget att följa utvecklingen och vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa fungerande verksamhetsförutsättningar och ändamålsenlig styrning.

I motion 2021/22:1440 yrkande 1 framför Boriana Åberg (M) behovet av att tillsätta en utredning för att utreda för- och nackdelar med en sammanslagning av Trafikverket och Sjöfartsverket. Motionären menar att oklarheter i rollfördelning och gränsdragning samt Sjöfartsverkets ekonomiska bekymmer kanske skulle kunna lösas av en sammanslagning med Trafikverket. I yrkande 2 vill motionären avlasta Sjöfartsverket från alla andra uppgifter än farledsmarkering, isbrytning, de delar inom sjö- och flygräddningstjänsten och sjömansservice som är konventionsstyrda samt lots och sjömätning där marknadslösning saknas. Motionären anser att Sjöfartsverket ska avlastas från alla andra uppgifter än det som kan betraktas som deras absoluta kärnverksamhet medan utredningen pågår.

Bakgrund

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), Statskontorets Myndighetsanalys av Sjöfartsverket (2013:1) och av Riksrevisionen (RiR 2018:5 Regeringens styrning av affärsverken). 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).

Sjöfartsverkets ekonomiska ställning

Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket en ny avgiftsmodell för handels-sjöfarten. Den nya avgiftsmodellen ska bl.a. säkerställa en ekonomi i balans i ett långsiktigt perspektiv, öka farledsavgifternas miljöprofil samt öka transparensen i avgiftssystemet.

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22) konstaterar dock regeringen att Sjöfartsverkets ekonomiska ställning är svag och att den har påverkats av covid-19-pandemin. Mot denna bakgrund beslutade riksdagen om ett kapitaltillskott på 300 miljoner kronor till verket efter förslag från regeringen i propositionen Extra ändringsbudget för 2020 – Ersättning till riskgrupper, kapitalinsatser i statligt ägda företag och andra åtgärder med anledning av coronaviruset (prop. 2019/20:187 utg.omr. 22, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Under 2021 beslutade riksdagen om att ge ytterligare kapitaltillskott till Sjöfartsverket på 130 miljoner kronor utifrån förslag från regeringen i propositionen Extra ändringsbudget för 2021 – Förlängda ersättningar på sjukförsäkringsområdet, stöd till företag, kultur, idrott och civilsamhälle samt andra åtgärder med anledning av coronaviruset (prop. 2020/21:208 utg.omr. 22, bet. 2020/21:FiU52, rskr. 2020/21:422). I budgetpropositionen för 2021 föreslog regeringen att medel skulle tillföras Sjöfartsverket genom anslagen för ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål samt ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur. Regeringen uppger att resurserna tillförs för att bl.a. möjliggöra investeringar i myndighetens fartygs-, båt- och helikopterflottor som det finns behov av. En bättre ekonomisk ställning för Sjöfartsverket ger även myndigheten bättre förutsättningar att vidmakthålla den infrastruktur och den service som myndigheten ansvarar för, vilket också stärker sjöfartsnäringen och därmed transportsystemets klimatomställning. Regeringen föreslog vidare att en klimatkompensation för sjöfarten skulle införas för att minska trycket på farledsavgifterna, och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfarten. Med anledning av detta fattade regeringen beslut om att tillföra Sjöfartsverket 300 miljoner kronor per år 2023 och 2024 för att stärka myndighetens ekonomi (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2020/21:FiU1, rskr. 2021/22:46).

På grund av covid-19-pandemins effekter bedömer regeringen att Sjöfartsverket behöver undantas från krav på räntabilitet och soliditet under perioden 2021–2024. Regeringen konstaterar att det finns anledning att noggrant fortsätta att följa Sjöfartsverkets ekonomiska utveckling för att säkerställa att myndighetens olika verksamheter i framtiden kan bedrivas i ekonomisk balans.

Sammanslagning av myndigheter

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 rapporten Vägen till Trafikverket (beställningsnr 100742) från 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. I början av sommaren 2009, två månader efter att Trafikverksutredningen hade överlämnats, tillsattes en intern utredning om sjöfartsfrågorna i Regeringskansliet som aldrig slutfördes.

Trafikverket och Sjöfartsverket samverkar i hanteringen av ärenden enligt plan- och bygglagen och miljöbalken som rör sjöfart. Kortfattat innebär detta 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. Aktuella 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 sjökartelat 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.

Pågående arbete

Riksdagen riktade under 2020 ett tillkännagivande till regeringen om att den borde utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den nuvarande (bet. 2019/20:TU8).

Den 31 januari 2022 gav regeringen 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). Statsrådet Tomas Eneroth meddelade i ett pressmeddelande att regeringen fortsatt vill stärka svensk sjöfart och därför ser man nu över om Sjöfartsverkets organisations- och finansieringsform kan komma att behöva ändras. Sjöfartsverket har en viktig uppgift att tillsammans med branschen utveckla svensk sjöfart, anförde statsrådet. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 15 februari 2023. I uppdraget ingår följande:

- Utvärdera nuvarande och alternativa verksamhetsformer för Sjöfartsverket inklusive
 - för- respektive 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.
- 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 samt svenskt näringslivs konkurrenskraft
 - hur Sjöfartsverkets avgifter påverkar möjligheterna till överflyttning av godstransporter från vägtrafik till sjötrafik
 - möjligheterna till större inslag av samhällsekonomiskt motiverad avgiftsdifferentiering och konsekvenserna av detta
 - sjöfartens bidrag till att nå klimatmålen och internalisera de negativa externaliteter sjöfarten ger upphov till.

Skriftliga frågor och interpellationer

I en interpellationsdebatt den 21 januari 2022 (ip. 2021/22:223) ställdes frågor till statsrådet Tomas Eneroth om bl.a. tillkännagivandet om att se över Sjöfartsverkets finansiering. Statsrådet meddelade att regeringen i närtid kommer att återkomma med besked om hur Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform ska hanteras.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning bl.a. till att riksdagen nyligen hade riktat ett tillkännagivande till regeringen i frågan och att det hade inletts ett arbete i syfte att revidera den nuvarande avgiftsmodellen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Sjöfartsverket är ett av tre kvarvarande affärsverk och att det i huvudsak finansieras genom avgifter som verket tar ut för bl.a. farledstrafikering. Utskottet kan också konstatera att Sjöfartsverket har en svag ekonomisk ställning och att pandemin har medfört ytterligare påfrestningar på ekonomin. Riksdagen har därför som nämnts ovan beslutat om angelägna tillskott till Sjöfartsverket under 2020 och 2021, vilket stärker verkets ekonomi och minskar trycket på farledsavgifterna. Utskottet vill understryka vikten av att Sjöfartsverkets finansieringsmodell understöder det övergripande målet att flytta över godstrafik från väg till sjöfart. Utskottet välkomnar därför att regeringen, som ett svar på riksdagens tillkännagivande under våren 2020, har gett Statskontoret i uppdrag att utreda Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform och bl.a. lämna förslag på en finansiering som möjliggör en effektiv styrning mot transport- och klimatpolitiska mål. Utskottet ser med stort intresse fram emot att ta del av utredningens slutsatser i februari 2023.

När det gäller frågan om sammanslagning av myndigheter kan utskottet konstatera att beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen inom transportområdet fattades av en enhällig riksdag våren 2010. Utskottet framhåller liksom tidigare att det är angeläget att statens resurser används effektivt och konstaterar att Trafikverket och Sjöfartsverket redan har ett nära samarbete och att det därför inte finns något skäl att vidta någon ytterligare åtgärd.

Utskottet finner mot denna bakgrund ingen anledning att ta några nya initiativ i dessa frågor och avstyrker därmed motionerna 2021/22:1440 (M) yrkandena 1 och 2, 2021/22:2954 (SD) yrkande 5, 2021/22:3394 (L) yrkande 30 i denna del och 2021/22:3879 (KD) yrkande 45.

Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om farleds- och lotsavgifter. Utskottet hänvisar bl.a. till att det pågår två utredningar och ett forskningsprojekt om Sjöfartsverkets finansieringsmodell där bl.a. farledsavgifternas miljöstyrande effekt granskas. Utskottet pekar vidare på att Transportstyrelsen har gjort en konsekvensutredning och en riskvärdering av samtliga lotsleder och att arbete pågår med att ta fram förslag till ett nytt regelverk för lotsplikten.

Jämför reservation 10 (SD), 11 (C), 12 (L), 13 (M, SD, L) och 14 (C).

Motionerna

Farleds- och lotsavgifter

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 2 påtalar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) behovet av att minska farledsavgifterna för sjöfarten. Enligt motionärerna handlar en satsning på sjöfarten i ett första skede om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket och lyfta bort kostnader från den svenska sjöfarten, t.ex. farledsavgifter. I yrkande 3 vill motionärerna minska sjöfartens kostnader för isbrytning. Motionärerna påpekar att isbrytning är viktigt för att säkerställa att alla svenska hamnar kan ha öppet året runt och att isbrytarna ger fartyg assistans genom att övervaka, dirigera och bogsera. I yrkande 4 föreslår motionärerna att lotsavgifterna bör ses över. Motionärerna anser att behovet av lots minskar eftersom fartygen är allt bättre tekniskt utrustade och har en bättre manöverförmåga. I yrkande 12 efterfrågar motionärerna att farledsavgifterna bör sänkas på inre vattenvägar. Motionärerna menar att sänkta farledsavgifter skulle öka incitamenten att vilja trafikera de inre vattenvägarna. I yrkande 18 framför motionärerna behovet av att möjliggöra fjärrlotsnavigering av fartyg. Motionärerna anser att sjöfarten kan övergå till fjärrstyrning även om det finns en del juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som först behöver ses över.

I kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 35 framför Anders Åkesson m.fl. (C) att regeringen ska ge ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur kostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden. Motionärerna vill se mer godstrafik på sjön och menar att denna uppdelning mellan trafikslagen i olika myndigheter med olika grundfinansiering samt de effekter det får på bl.a. konkurrensvillkoren mellan trafikslagen bör utredas. I yrkande 36 efterfrågar motionärerna en reglering av godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar genom mer funktionsbaserade lotskrav för att de ska harmoniera med kraven som finns på kontinenten.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 30 i denna del påtalar Helena Gellerman m.fl. (L) behovet av att följa hur farleds- och lotsavgifterna

påverkar den svenska sjöfarten. Motionärerna betonar vikten av att detta följs och noga utvärderas.

I motion 2021/22:3102 yrkande 4 vill Cecilia Widegren (M) att regeringen överväger att låta trafikavgifter spegla samhällsnytta och hållbara och klimatsmarta transportsystem. Motionären anser att regeringen ska se över och förbättra för svensk sjöfart, bl.a. genom att omgående se över farledsavgifterna.

I motion 2021/22:1190 yrkande 1 efterfrågar Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C) en översyn av en återgång till tidigare system för farledsavgifter för Vänersjöfarten. Motionärerna anser att det nya avgiftssystem som Sjöfartsverket införde 2018 missgynnar Vänersjöfarten eftersom lots- och farledsavgifter har höjts med 70–110 procent, vilket är ett hinder för att nå målen om att få till en överflyttning av gods från väg till sjö. I yrkande 2 vill motionärerna vidta åtgärder som tillgodoser behovet av lotsar i Vänersjöfarten. Motionärerna lyfter att det periodvis under 2021 var svårt att få lots, vilket medförde stora förseningar och missnöjda redare.

Farledsavgifternas miljöstyrande effekt

I partimotion 2021/22:4199 yrkande 38 framhåller Johan Pehrson m.fl. (L) att farledsavgifter bör få en miljöstyrande effekt i relation till fartygens klimatpåverkan. Motionärerna konstaterar att de gärna ser ekonomiska styrmedel för att uppmuntra en övergång från fossila fartygsbränslen till hållbara alternativ.

I kommittémotion 2021/22:3758 yrkande 5 föreslår Maria Stockhaus m.fl. (M) miljödifferentierade farledsavgifter. Motionärerna anser att Sjöfartsverkets miljörabatt bör utvecklas så att farledsavgifterna långsiktigt och förutsägbart gynnar fossilfritt drivna fartyg.

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 27 vill Jimmy Ståhl m.fl. (SD) skyndsamt utreda hur miljödifferentieringen av farledsavgifterna kan ändras. Motionärerna framhåller att det är angeläget att det skapas incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp samtidigt som det är viktigt att utformningen av farledsavgifterna inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed leder till en utveckling där transporter flyttas över till mindre energi-effektiva alternativ.

I kommittémotion 2021/22:3663 yrkande 26 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentiering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart. Enligt motionärerna har Sjöfartsverket brister i sin analys av hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil och räls till sjöfart, och verket behöver därför ta ett helhetsgrepp om denna fråga.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 31 framhåller Helena Gellerman m.fl. (L) principen att Sjöfartsverkets avgifter ska användas som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Motionärerna betonar att det är en viktig princip att användarna betalar för de tjänster de utnyttjar, och motionärerna lyfter vidare att det är bra att Sjöfartsverket tillsammans med företrädare för

sjöfartsbranschen för en dialog om hur ett taxesystem kan utformas, där transporteffektivitet och incitament för kloka miljöval styr och där långsiktiga ekonomiska förutsättningar säkerställs.

Bakgrund

Farledsavgifter

Genom Sjöfartsverkets avgiftsmodell bestäms de avgifter som handels- sjöfarten 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 sjömannsservice. 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 uppdelad i nettodräktighetsklasser. För inrikes trafik tas den godsbaseade 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 anlop betalar fartyget ingen beredskaps- eller fartygsbaserad avgift, och detta gäller även för resterande anlop den månaden. Den godsbaseade 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 Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2022 anges i likhet med föregående år en restriktion för höjningar av farledsavgifterna som innebär att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). 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. Sjöfartsverket har för avsikt att genomföra detta vid nästa avgiftshöjning.

Lotsning

Det nuvarande regelverket för lotsplikt i svenska farvatten kom till 1983 efter en utredning från slutet av 1970-talet om miljöfarliga transporter. Den nya synen på lotsplikten innebar att den skulle vara behovsanpassad, dvs. att endast fartyg som utgjorde en risk skulle behöva anlita lots. Synsättet ledde bl.a. till att individuella lotspliktsgränser sattes för varje lotsled. Den bedömning som låg till grund för dessa gränser baserades till stor del på en analys av trafik-täthet, farledens dimensioner och bedömd miljö känslighet.

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. Lotsavgift tas ut för lotsning eller annat biträde av lots i enlighet med förordningen (1999:215) om lotsavgifter.

Sjöfartsverket har ca 230 lotsar anställda, och i genomsnitt utförs ca 33 000 lotsningar per år. Lotsen ska genom sin kunskap om farleden och erfarenhet av att manövrera olika typer av fartyg bidra till att upprätthålla sjö- och miljö säkerheten samt tillgängligheten när fartyg trafikerar svenskt inre vatten.

Pågående arbete

Sjöfartsverkets avgiftsmodell

Den 1 mars 2022 publicerade Sjöfartsverket en ny treårsplan för perioden 2022–2024 där verket ger förslag på verksamhetens inriktning och konkretiserar målen för de olika verksamhetsområdena. Riksdagen beslutar sedan varje år om treårsplanen och regeringen konkretiserar i regleringsbrevet mål – vad gäller både verksamheten och ekonomin – samt villkor i övrigt för det kommande året. Sjöfartsverket uppger i treårsplanen att majoriteten av verkets intäkter, ca 75 procent, kommer från sjöfartsavgifterna, som är volatila och starkt konjunkturberoende. Detta gör det svårt att prognostisera avgiftsintäkterna. Sjöfartsverket har därför en mycket svag balansräkning, vilket tillsammans med begränsningsfaktorn i regleringsbrevet och en instruktion som medger få kommersiella uppdrag gör det mycket svårt att öka intäkterna med mer än inflationen. Enligt Sjöfartsverket är det med nuvarande förutsättningar en omöjlighet för verket att möta det ökade långsiktiga investeringsbehovet med den restriktion för ökning av farledsavgiften som medges enligt regleringsbrevet. Behovet av framtida investeringar och återtagande av underhållsskuld, som leder till ökade kostnader inklusive avskrivningar, är större än

Sjöfartsverkets möjlighet att öka intäkterna. Detta fortsätter att urholka balansräkningen och det egna kapitalet och gör det omöjligt för verket att bygga upp nödvändigt kapital som bör vara i linje med det tidigare soliditetsmålet på 25 procent. Sjöfartsverket vill därför bl.a. ändra det ekonomiska ramverket så att det statliga finansieringsansvaret blir tydligt och ta bort begränsningsfaktorn i regleringsbrevet.

Mot bakgrund av Trafikanalys promemoria Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter (2017:9) arbetar Sjöfartsverket med att vidta ytterligare åtgärder för att farledsavgifternas miljöstyrande effekt ska stärkas och då särskilt när det gäller kväveoxidutsläppen. Trafikanalys konstaterade i rapporten att en miljöstyrning med större tyngd på allvarligare miljöpåverkan från sjöfarten, såsom utsläpp av kväveoxid, ger större miljöincitament till rederier, vilket ökar förutsättningarna för bättre miljöeffekt. Sjöfartsverket gör även en översyn av hur parametrarna i CSI bör viktas.

Vart femte år genomför Sjöfartsverket en översyn av myndighetens avgiftsmodell, och ett sådant arbete inleddes under hösten 2020 med målsättningen att nästa version av avgiftsmodellen skulle träda i kraft den 1 januari 2023. Processen inleddes med en analys av den existerande modellen och därefter har ett förslag på ändringar i avgiftsmodellen utarbetats och de föreslagna föreskrifts- och avgiftsändringarna inför 2022 remitterades den 1 september 2021 t.o.m. den 1 oktober 2021.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) inledde den 1 januari 2021 ett forskningsprojekt som kommer att pågå till slutet av 2023 med inriktning att ta fram rekommendationer till en justerad avgiftsmodell för Sjöfartsverket som kan genomföras 2023 och till en helt ny avgiftsmodell som kan införas på längre sikt. Forskningsprojektet finansieras av Trafikverket. Förslagen ska bidra till ökade miljö- och klimatnyttor och en harmonisering med svenska hamnars avgifter. VTI genomför projektet i samarbete med Sjöfartsverket och Sveriges Hamnar och det finns även en referensgrupp kopplad till projektet där SKR, Föreningen Svensk Sjöfart och Skärgårdsredarna ingår. Samordning ska ske med det uppdrag som regeringen gett till den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart på Trafikverket om bl.a. prissättning på hamnavgifter. En första delrapport från forskningsprojektet presenterades i september 2021.

I VTI:s delrapport i september 2021, Konsekvensanalyser av justerade farleds- och lotsavgifter – kunskapsunderlag till avgiftsförändringar från 2023 (VTI rapport 1098), redogörs dels för kunskapen om de effekter farleds- och lotsavgifter har på den avgiftspliktiga sjöfartens trafikering i svenska hamnar, dels de effekter som kan förväntas följa av möjliga justeringar i avgiftssystemet. En övergripande slutsats i rapporten är att det är svårt att förstå vilka principer det nuvarande avgiftssystemet är utformat efter eller vilka effekter avgiftsuttaget syftar till att uppnå förutom genererandet av intäkter. Rapportens genomgång visar att nuvarande avgiftssystem innehåller element av internalisering och regionalpolitiska överväganden samt kommersiella

överbäganden (övergången till storleksdifferentiering baserat på netto-dräktighet motiveras med att avgifterna bättre speglar fartygs intjäningsförmåga), men genererandet av en stabil intäktsnivå för Sjöfartsverket är avgiftssystemets överordnade syfte, vilket styrs av nuvarande förutsättningar för myndighetens finansiering. Detta låser enligt VTI avgifternas totala nivåer och försvårar reformer av modellen. Denna begränsning skiljer avgiftssystemet från de annars snarlika systemen i Finland och Estland. Till exempel begränsar kravet på intäkter från systemet de reformer som hade kunnat göras för att knyta avgifternas storlek närmare sjöfartens samhällsekonomiska marginalkostnader.

VTI konstaterar vidare att även om det nuvarande systemet för miljödifferentialisering (CSI) har lett till att upptagningen av incitament är mer jämnt fördelad över fartyg och segment än tidigare, saknas förutsättningar för att kunna utvärdera om systemet effektivt styr mot önskvärda klimat- och miljöeffekter. Det certifikatbaserade system som fanns före 2018 var i jämförelse transparent och förhållandevis lätt att utvärdera. För att avgöra om det nuvarande systemet utgör en förbättring mot det tidigare och för att utvärdera vad som vore lämpliga nivåer på incitamentsbeloppen för att effektivt styra mot önskvärda effekter skulle CSI behöva bli mer transparent.

För att utvärdera och eventuellt reformera systemet för miljödifferentialiserade avgifter krävs enligt VTI också fördjupad kunskap om andra avgifter och styrmedel vars funktioner överlappar med Sjöfartsverkets avgifter. I de flesta stora svenska hamnar tillämpas någon form av miljödifferentialiserad prissättning. Vilka miljöeffekter som bör regleras av hamnar respektive av staten samt hur dessa styrmedel kan koordineras för bästa möjliga styreffekter utgör obesvarade men viktiga frågor. Även utformningen av internationella styrmedel såsom EU:s upptagning av sjöfartens koldioxidutsläpp i det europeiska utsläppshandelssystemet ETS behöver tas i beaktande när strukturen och nivåerna för miljödifferentialiseringen ses över. Utvärderingen av det svenska systemet försvåras också av att Sverige är det enda landet som infört miljödifferentialiserade farledsavgifter.

Utifrån rapportens resultat rekommenderar VTI att frekvensrabatten för farledsavgifter trappas ned, att gods- och passageraravgifter avskaffas och att lotsavgifter görs mer enhetliga i fråga om fartygsstorlek. VTI finner inte att det finns tillräckliga underlag för att rekommendera utökade miljöincitament av farledsavgifterna med nuvarande system för differentialisering. I stället rekommenderas en utvärdering av systemets miljöeffekter och kostnader.

I oktober 2021 gav Sjöfartsverket VTI i uppdrag att granska det förslag till ny farledsavgiftsmodell som myndigheten hade tagit fram (dnr 20-04431). Sjöfartsverket uppger att de i sina modelleringar har identifierat ett antal större problemområden och menar att det finns goda möjligheter att genomföra förändringar av farledsavgifterna som kan leda till en mer transparent modell, med ett starkt incitament att vidta miljöfrämjande åtgärder.

Uppdraget har två delmål:

- Delmål 1: Oberoende konsekvensanalys av förslaget. Mot bakgrund av de resultat som VTI har tagit fram i sin rapport Konsekvensanalyser av justerade farleds- och lotsavgifter ska de samlade förändringar som Sjöfartsverket föreslår testas, med betoning på Sjöfartsverkets intäktsmassa och avgifternas fördelning mellan handelssjöfartens olika segment.
- Delmål 2: Analysera förslaget i ett samhällsekonomiskt perspektiv. Mot bakgrund av de studier som VTI genomfört rörande priselasticiteter ska tänkbara effekter rörande anlop och eventuella överflyttningseffekter redovisas. Därtill ska VTI analysera vilka övriga fördelningseffekter som väntas orsakas av förslaget, inklusive effekter på inlandshamnar och olika näringsgrenar.

Det bör noteras att det finns beröringspunkter mellan VTI:s pågående forskningsprojekt och Statskontorets uppdrag att lämna förslag på en ändamålsenlig myndighetsorganisation och finansiering som möjliggör en effektiv styrning mot transportpolitiska och klimatpolitiska mål (I2022/00178 och I2020/01207). Statskontoret och VTI för därför dialog i sitt respektive arbete. Mer information om Statskontorets uppdrag finns i avsnittet Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering.

Lotsning och lotsavgifter

I den nationella godstransportstrategin anförde regeringen att den som ett led i arbetet med att föreslå förenklingar i regelverken för sjöfarten avser att bl.a. se över hur ett mer riskbaserat lotspliktsregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten.

Transportstyrelsen påbörjade under 2017 en översyn av lotsplikten i Sverige. Inriktningen var att få till stånd mer moderna och enhetliga regler för fartyg genom att göra lotsplikten riskbaserad, och det övergripande målet var att bättre anpassa lotsplikten efter sjöfartens förutsättningar och att med bibehållen sjösäkerhet möjliggöra morgondagens teknik- och miljöutveckling. Myndigheten har därefter tagit fram ett förslag till nya regler med en konsekvensutredning och en riskvärdering av samtliga lotsleder. Förslaget har remitterats och remisstiden gick ut i september 2020 (dnr TSF 2017-149). Efter remitteringen konstaterade myndigheten att en stor mängd yttranden från flera remissinstanser visade att frågan behövde beredas vidare och vissa delar av förslagen kunde behöva omremitteras. Nytt förslag på datum för när de nya reglerna ska träda i kraft finns inte ännu. Transportstyrelsen arbetar vidare med frågan.

Hamnavgifter

Hamnavgifternas utformning är en del av sjöfartens incitamentsstruktur. Både Stockholms och Göteborgs hamn har miljödifferenterade hamnavgifter. I Stockholms hamn får t.ex. fartyg rabatterad hamnavgift om de drivs med flytande naturgas (LNG) eller reducerar sina utsläpp av kväveoxid. Regeringen har uppgett att den avser att fortsätta att diskutera med ägarna till hamnarna

hur de på frivillig väg kan stärka hamnavgifternas miljöprofil och hur en sådan utveckling kan stöttas. Detta skulle på sikt leda till minskad miljöpåverkan från de fartyg som trafikerar svenska hamnar.

Miljömålsberedningen presenterade sitt delbetänkande i januari 2021 (SOU 2020:83). Beredningen pekade på att kommunerna är viktiga aktörer när det gäller att styra mot en miljövänligare sjöfart, eftersom de bestämmer hamnavgifterna. Miljömålsberedningen bedömer vidare att de kommunala hamnavgifterna kan användas som ett viktigt styrmedel för minskad påverkan på havsmiljön från sjöfarten. Delbetänkandet remissbehandlades i maj 2021 och beredning pågår inom Regeringskansliet (Miljödepartementet).

I november 2020 gjorde regeringen tillägg i uppdraget till den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart om hamnavgifter (dnr I2020/03042). I rapporten Tilläggsuppdrag hamnar (2021:1729) redovisade samordnaren i september 2021 fyra åtgärder för hamnavgifterna i fråga om organisation och styrning, framtidssäkrad infrastruktur, mer statlig styrning på klimat- och miljöområdet samt mer samverkan och information. En mer detaljerad beskrivning finns i avsnittet Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten.

Skriftliga frågor och interpellationer

Sjöfartsverkets aviserade avgiftshöjning

Den 21 januari 2022 besvarade statsrådet Tomas Eneroth en fråga (fr. 2021/22:676) om huruvida och hur ministern kommer att bemöta det öppna brev som några intressenter för sjöfarten skickade in i december 2021 om riskerna med Sjöfartsverkets aviserade avgiftshöjningar för sjöfarten. Statsrådet påminde om att det är Sjöfartsverket som utformar sina avgifter och beslutar om när de behöver höjas. Vidare konstaterade statsrådet att den höjning av farledsavgiften som genomförs vid årsskiftet i hög grad är motiverad av en förstärkning av det miljöincitament som finns inom farledsavgiften, vilket statsrådet påminde om ligger i linje med riksdagens tillkännagivande till regeringen. Regeringen har gjort en mängd förstärkningar av Sjöfartsverkets ekonomi under senare tid, och mer kommer åren framöver. Verket har fått närmare 800 miljoner kronor, vilket har inneburit att myndigheten inte har behövt höja avgifterna under covid-19-pandemins mest akuta skede. Statsrådet underströk att tillskottet även möjliggör för Sjöfartsverket att göra en del investeringar i myndighetens båt- och fartygsflotta. Statsrådet menar att detta säkerställer att myndigheten kan upprätthålla service med hög kvalitet till sjöfarten. Utöver dessa satsningar framförde statsrådet att regeringen även har aviserat att den ska införa en s.k. klimatkompensation till sjöfarten på 600 miljoner kronor 2023 och 2024 för att minska trycket på farledsavgiften och därigenom främja överflyttning av gods till sjöfart. Sjöfartsverket har därför fått i uppdrag att lämna förslag på hur detta bäst bör utformas. Statsrådet ansåg avslutningsvis att regeringen med alla dessa satsningar tar ansvar såväl för

Sjöfartsverkets ekonomi och verksamhet som för sjöfartsnäringens villkor på ett mycket ansvarsfullt sätt.

Statsrådet Tomas Eneroth besvarade även den 15 september 2021 en skriftlig fråga (fr. 2020/21:3594) om hur regeringen avser att agera för att sjöfartens attraktivitet inte ska minska, med hänvisning till Sjöfartsverkets remiss om kraftigt höjda avgifter. Statsrådet hänvisade till att det är Sjöfartsverket som utformar sina avgifter och påminde om att myndigheten i juni hade beslutat att slopa 2021 års avgiftshöjningar med anledning av pandemin som skapat ekonomiska svårigheter för sjöfartsbranschen. Vidare konstaterade statsrådet att den minskade fartygstrafiken under pandemin även hade resulterat i minskade intäkter för Sjöfartsverket. För att stärka myndighetens ekonomi och lindra de negativa effekterna hade regeringen under 2020 och 2021 tillfört totalt 430 miljoner kronor. Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2022 ytterligare tillskott som innebär att myndighetens anslag ökar med sammanlagt 265 miljoner kronor 2022. Tillskottet behövdes bl.a. för att möjliggöra investeringar i myndighetens fartygs-, båt- och helikopterflottor och för att påbörja omställningen av Sjöfartsverkets fartygsflotta till att bli fossilfri. Regeringen föreslog också att Sjöfartsverket skulle tillföras 300 miljoner kronor per år 2023 och 2024 genom en klimatkompensation. Statsrådet menade att detta stärkte myndighetens ekonomi och minskade trycket på farledsavgifterna.

Miljödifferentierade farledsavgifter

Den 3 mars 2021 besvarade statsrådet Tomas Eneroth en skriftlig fråga (fr. 2020/21:1880) om när ministern ämnade vidta konkreta åtgärder i enlighet med riksdagens tillkännagivande och initiera en översyn i syfte att tillmötesgå riksdagens vilja och därigenom även öka incitamenten för fortsatt positivt klimatarbete inom sjöfarten. Enligt tillkännagivandet borde miljödifferentieringen av farledsavgifterna ses över i syfte att säkerställa att utformningen av systemet skapade incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna svensk sjöfart. Statsrådet påminde inledningsvis om att regeringen hade vidtagit flera åtgärder för att stötta sjöfartsnäringen i den pågående krisen. Statsrådet uttryckte förståelse för de utmaningar och svårigheter som flera rederier upplevde. Sjöfartsnäringen hade precis som andra delar av näringslivet kunnat ta del av de stöd som regeringen hade lanserat, exempelvis stöd vid korttidspermittering. I syfte att stärka Sjöfartsverkets ekonomi hade myndigheten även fått ett kapitaltillskott på 300 miljoner kronor under 2020. Regeringen hade därutöver slopat de ekonomiska målen för Sjöfartsverket fram t.o.m. 2024 för att ge myndighetsledningen en större flexibilitet för att hantera myndighetens ekonomiska utmaningar. För att farledsavgiften inte ska öka kraftigt över tid påpekade statsrådet att det finns en begränsning som enbart medger en ökning i linje med inflationen. Statsrådet informerade avslutningsvis om att tillkännagivandet om utredning av Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform bereddes inom Regeringskansliet.

Godspendling på Mälaren

Statsrådet Tomas Eneroth besvarade den 20 augusti 2021 en skriftlig fråga om vad ministern avsåg att göra för att möjliggöra för godspendling på Mälaren genom mer funktionsbaserade lotskrav likt det som finns på kontinenten (fr 2020/21:3416). Statsrådet ställde sig mycket positiv till de försök som hade inletts med godspendel på Mälaren för att därigenom avlasta väginfrastrukturen med tung trafik kring Stockholm och Mälardalen. Vidare påpekade statsrådet att han är väl medveten om att lotsavgifterna blir höga för sjöfarten på Mälaren, trots att Sjöfartsverket ger viss rabatt, eftersom det är lotsplikt på hela Mälaren med hänsyn till att Mälaren är en dricksvattentäkt för väldigt många. Mot den bakgrunden är det särskilt viktigt med högt ställda krav på säkerheten på Mälaren. Regeringen avsåg dock fortsatt att arbeta för att effektivisera lotsverksamheten och skapa ett modernt regelverk. Överflyttningen från väg och flyg till sjöfart och järnväg är en viktig del för att nå klimatmålen. Vidare framförde statsrådet att regeringen genom det s.k. Mälarpjektet har satsat väldigt mycket resurser för att öka kapaciteten in i Mälaren genom en ny och förbättrad farled in till Södertälje, förstärkningar i kanalen, ny större sluss i Södertälje och muddringsåtgärder i Mälaren. I kombination med hamnarnas investeringar i Västerås och Köping gör detta att större fartyg kan trafikera Mälaren.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om farleds- och lotsavgifter, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till bl.a. den översyn av Sjöfartsverkets avgiftsmodell som inleddes hösten 2020 och vikten av att det även i fortsättningen läggs ett tydligt fokus på att använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan men också att skapa ett system för stabila intäkter till myndigheten. Utskottet pekade vidare på att Transportstyrelsen hade gjort en konsekvensutredning och en riskvärdering av samtliga lotsleder och att arbete pågick med att ta fram förslag till ett nytt regelverk för lotsplikten. Riksdagen biföll utskottets förslag.

När det gäller frågor om miljödifferentering av farledsavgifterna beslutade riksdagen i april 2020 om att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag (bet. 2019/20:TU8, rskr. 2019/20:218). I sitt ställningstagande framhöll utskottet att det var angeläget att sjöfarten får incitament att minska sina utsläpp.

Utskottets ställningstagande

Farleds- och lotsavgifter

Utskottet konstaterar att den avgiftsmodell som Sjöfartsverket införde 2018 inte har fallit ut så som det var tänkt och att ett system för bl.a. stabila intäkter till myndigheten inte har uppnåtts. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att det just nu pågår två utredningar och ett forskningsprojekt som bl.a. ser över Sjöfartsverkets finansieringsmodell: regeringens uppdrag till Statskontoret, Sjöfartsverkets uppdrag till VTI och ett forskningsprojekt hos VTI som finansieras av Trafikverket. Utskottet framhåller betydelsen av den samlade kunskapen från dessa utredningar och avser att följa det fortsatta arbetet noggrant.

Utskottet ser även positivt på att Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till nya regler med en konsekvensutredning och en riskvärdering av samtliga lotsleder och att myndigheten nu arbetar med att ta fram förslag till ett nytt regelverk för lotsplikten. När det gäller godspendlar noterar utskottet med tillfredsställelse de försök som har inletts på Mälaren och att regeringen är positiv till dessa. När det gäller kostnaderna för isbrytning är utskottet i dagsläget inte berett att ta något initiativ i frågan.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2021/22:1190 (C) yrkandena 1 och 2, 2021/22:2954 (SD) yrkandena 2–4, 12 och 18, 2021/22:3102 (M) yrkande 4, 2021/22:3394 (L) yrkande 30 i denna del och 2021/22:3679 (C) yrkandena 35 och 36.

Farledsavgifternas miljöstyrande effekt

Utskottet påminner inledningsvis om att ett av skälen till att Sjöfartsverket införde ett nytt avgiftssystem 2018 bl.a. var att få en mer omfattande miljöprofil på farledsavgifterna. Utskottet kan dock konstatera att avgiftsförändringarna fick mycket kritik från sjöfartsbranschen, ledde till att kostnaderna ökade ytterligare samt minskade miljödifferenteringen och incitamenten för omställning till miljövänligare fartyg. Med anledning av detta riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen våren 2020 om miljödifferentering av farledsavgifterna. Utskottet påpekade att det fanns starka skäl att ytterligare stimulera de rederier som satsade på miljöåtgärder samtidigt som det var viktigt att utformningen inte missgynnade konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed ledde till en utveckling där transporter flyttades över till mindre energieffektiva alternativ. Utskottet välkomnar således att regeringen har hört sammat tillkännagivandet och gett Statskontoret i uppdrag att bl.a. se över frågan om miljödifferenterade avgifter. Utskottet välkomnar likaså Sjöfartsverkets uppdrag till VTI och det forskningsprojekt som VTI bedriver med finansiering från Trafikverket där bl.a. farledsavgifternas miljöstyrande effekt granskas. Utskottet kommer att följa denna fråga noggrant och ser fram emot att ta del av de pågående utredningarnas slutsatser och förslag.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2021/22:2954 (SD) yrkande 27, 2021/22:3394 (L) yrkande 31, 2021/22:3663 (C) yrkande 26, 2021/22:3758 (M) yrkande 5 och 2021/22:4199 (L) yrkande 38.

Isbrytning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om upphandling av nya isbrytare. Utskottet hänvisar bl.a. till att Sjöfartsverket tillsammans med sin finska motsvarighet håller på att ta fram designen för en förnyad isbrytarflotta och att regeringen kommer att få ta del av de tekniska förutsättningarna redan till sommaren 2022. Utskottet framhåller samtidigt betydelsen av en väl fungerande sjöfart som kan trafikera samtliga svenska farvatten under hela året.

Jämför reservation 15 (M, KD), 16 (SD) och 17 (C, L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3758 yrkande 15 framför Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av att förnya den svenska flottan av isbrytare. Som en del av ambitionen att hela Sverige ska leva vill motionärerna förnya den ålderstigna flottan av svenska isbrytare.

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 29 vill Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att staten tar över kostnaden för nya isbrytare. Motionärerna påpekar att nuvarande isbrytare lever på lånad tid och är i behov av att snart bytas ut och att Sjöfartsverket uppger att finansieringen av nya isbrytare är omöjlig i nuvarande ekonomi.

I kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 37 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C) att regeringen utreder hur en upphandling av nya isbrytare bäst genomförs utifrån olika behov från näringsliv och myndigheter. Motionärerna uppmanar regeringen att skyndsamt gå vidare med denna fråga men vill samtidigt att man gör detta i ett bredare perspektiv och även väger in behovet av internationellt samarbete för att optimera upphandling och drift, inte minst med Finland. Ett liknande förslag framförs även i kommittémotion 2021/22:4131 yrkande 10 av Helena Lindahl m.fl. (C).

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 38 efterfrågar Helena Gellerman m.fl. (L) en utredning från regeringen av hur en upphandling av nya isbrytare bäst kan genomföras utifrån olika myndighetsbehov. Motionärerna anser att regeringen skyndsamt bör gå vidare med denna fråga och ta ställning till hur den befintliga isbrytarflottan ska fasas ut samt när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta bör upphandlas.

Bakgrund

Av isbrytarförordningen (2000:1149) framgår att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få assistans av Sjöfartsverkets isbrytarverksamhet. 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

Flertalet av Sjöfartsverkets isbrytare är byggda på 1970-talet och börjar bli ålderstigna och slitna. Mot bl.a. denna bakgrund pekade regeringen i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) på Sjöfartsverkets bedömning att om verket även fortsättningsvis ska kunna utföra sitt uppdrag att tillhandahålla effektiva och pålitliga isbrytjänster bör en förnyelseprocess av de tre isbrytarna i Atleklassen påbörjas. Regeringen framhöll vikten av att isbrytningsverksamheten kan möta de behov som finns inför framtiden samt vikten av ett totalförsvarsperspektiv i den fortsatta dialogen mellan Sjöfartsverket, Försvarmakten och Kustbevakningen om nästa generations isbrytare. Regeringen pekade även på det arbete som Sjöfartsverket har påbörjat och som kommer att ge ett underlag till regeringen med de närmare finansiella och tekniska förutsättningarna för en förnyelse av isbrytare i Atleklassen.

Tre av Sjöfartsverkets fem nuvarande isbrytare är snart 50 år gamla och behöver bytas ut för att undvika större haverier. Sjöfartsverket har tillsammans med den finska motsvarigheten Trafikledsverket över ett års tid arbetat med designen av framtidens isbrytare. Sommaren 2022 ska arbetet vara helt klart och i bästa fall kan den första nya isbrytaren vara i drift 2027. Sjöfartsverket har även meddelat att de har skickat ut en intresseförfrågan till tänkbara leverantörer inför bygget av fartygen. Enligt myndigheten ska de nya isbrytarna klara av att bryta en 32 meter bred isränna i stället för dagens 24 meter så att Norrlandshamnarna kan ta emot de nya och större lastfartygen. Manövreringen av de nya isbrytarna ska bli enklare med möjlighet att bryta is både framåt och bakåt. Isbrytarna ska även drivas fossilfritt. Sjöfartsverket uppger vidare att finansieringen av de nya isbrytarna inte är klar. Kostnaden för investeringen ska presenteras sommaren 2022 och Sjöfartsverkets beräkningar visar på 1,4 till 2,0 miljarder kronor per styck, vilket är väsentligt billigare än tidigare kalkylerat. Sjöfartsverket föreslår att finansieringen tas via den

nationella infrastrukturplanen där kostnaderna för vinterhållning av vägar och järnvägar redan finns.

Skriftliga frågor och interpellationer

I en interpellationsdebatt den 21 januari 2022 (ip. 2021/22:223) ställdes frågor till statsrådet Tomas Eneroth om bl.a. hur ministern ska införliva tillkännagivandet om att nya isbrytare bör finansieras inom ramen för den nationella planen (bet. 2020/21:TU16) eftersom det saknades information om detta i Trafikverkets förslag. Statsrådet framförde att anskaffning av isbrytare ingår i Sjöfartsverkets investeringsplan för 2022–2024, som riksdagen har godkänt. Statsrådet påminde även om att ändamålet för utvecklingsanslaget på utgiftsområde 22 Kommunikationer har utvidgats i budgeten till att även omfatta investeringar i isbrytarflottan. Vidare försäkrade statsrådet att arbetet pågår för fullt och att regeringen väntar på slutunderlaget från Sjöfartsverket för att kunna gå vidare. Statsrådet underströk att isbrytarflottan självklart ska kunna förnyas. Samtidigt påminde statsrådet om att en finansiering av nya isbrytare inom nationell plan innebär mindre utrymme för investeringar i vägar, hamnar eller järnvägar. Statsrådet konstaterade även att en ny isbrytare kostar från 1,5 till flera miljarder kronor beroende på vilka krav och specifikationer som ställs. Statsrådet underströk att ett ordentligt underlag från Sjöfartsverket behövs som talar om hur stora isbrytarna ska vara, hur mycket stål det går åt och hur framdriften ska ske, inte minst med tanke på minskad klimatpåverkan. Isbrytare är fartyg som ska finnas under väldigt lång tid, och det är utmanande att se till att så pass starka motorer samtidigt kan drivas på hållbara bränslen.

Den 3 november 2021 svarade statsrådet Tomas Eneroth på en fråga om huruvida regeringen kommer att tillskjuta medel till Sjöfartsverket så att farlederna hålls farbara med nya miljövänliga och driftssäkra isbrytare redan 2027 (fr. 2021/22:269). Statsrådet framhöll att det är av stor betydelse att Sjöfartsverkets isbrytningsverksamhet fungerar på ett effektivt sätt som möjliggör för svensk industri att fortsätta att bedriva verksamhet i Sverige. Statsrådet påminde vidare om att förnyelsen av isbrytarflottan är ett arbete som har pågått under ett antal år. Regeringen hade både 2016 och 2020 gett Sjöfartsverket i uppdrag att inkomma med främst kostnadsberäkningar när det gäller förnyelsen av den svenska isbrytarflottan. Statsrådet påminde om det designarbete för nya isbrytare som Sjöfartsverket genomför tillsammans med finska Trafikledsverket och framhöll att han ser fram emot Sjöfartsverkets slutredovisning av arbetet.

Statsrådet Tomas Eneroth besvarade den 15 december 2021 en fråga om huruvida regeringen avsåg att se över möjligheten att flytta driften av isbrytare från Sjöfartsverket till staten (fr. 2021/22:520). Statsrådet påminde om att driftskostnaderna för isbrytarassistans alltid har finansierats av inkomster från farledsavgifterna. Statsrådet menade vidare att det är rimligt att de som nyttjar isbrytarassistans, dvs. handelsjöfarten, också är de som bär kostnaderna, och således borde driftskostnaderna finansieras med avgiftsinkomster. Förnyelsen

av isbrytarflottan var däremot en fråga som regeringen avsåg att återkomma till.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om isbrytning, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till att bl.a. Sjöfartsverket har inlett ett arbete som kommer att ge ett underlag till regeringen med de närmare finansiella och tekniska förutsättningarna för en förnyelse av isbrytare. Utskottet framhöll samtidigt betydelsen av en väl fungerande sjöfart som kan trafikera samtliga svenska farvatten året runt. Riksdagen biföll utskottets förslag.

I betänkande 2020/21:TU16 föreslog utskottet ett tillkännagivande till regeringen om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. Riksdagen biföll utskottets förslag.

I skrivelse 2021/22:75 redovisar regeringen att den under våren 2022 kommer att ta ställning till om isbrytningen ska finansieras inom den nationella transportinfrastrukturplanen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet framhåller betydelsen av en väl fungerande sjöfart som kan trafikera samtliga svenska farvatten året runt. Utskottet kan konstatera att detta förutsätter att det finns en isbrytningsverksamhet som utförs på ett effektivt sätt även under svåra vinterförhållanden och anser att detta har stor betydelse för att svensk industri ska kunna fortsätta bedriva verksamhet i hela Sverige och därmed också kunna upprätthålla sin konkurrenskraft.

Flertalet av Sjöfartsverkets isbrytare är byggda på 1970-talet och börjar bli ålderstigna och slitna. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att Sjöfartsverket och finska Trafikledsverket sedan över ett år tillbaka arbetar med förutsättningarna för att förnya isbrytarflottan. Designen av framtidens isbrytare ska enligt Sjöfartsverket vara klar till sommaren 2022, vilket utskottet välkomnar. Utskottet ser sammanfattningsvis positivt på det arbete som Sjöfartsverket bedriver liksom att de närmare finansiella och tekniska förutsättningarna för en förnyelse av isbrytare kommer att läggas fram till regeringen. Utskottet anser därmed att det för närvarande inte finns skäl att vidta någon åtgärd i denna fråga och avstyrker motionerna 2021/22:2954 (SD) yrkande 29, 2021/22:3394 (L) yrkande 38, 2021/22:3679 (C) yrkande 37, 2021/22:3758 (M) yrkande 15 och 2021/22:4131 (C) yrkande 10.

Inlands- och kustsjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om inlandssjöfart och kustsjöfart med hänvisning till de insatser som genomförs inom bl.a. den nationella godstransportstrategin. Utskottet framhåller betydelsen av att främja möjligheterna att flytta över godstransporter från väg till sjöfart såväl för klimatets skull som för att ge ökad tillgång till kapacitetsstarka godstransporter.

Jämför reservation 18 (SD), 19 (V), 20 (KD), 21 (L), 22 (M), 23 (SD) och 24 (L).

Motionerna

Främjande av inlands- och kustsjöfart

I partimotion 2021/22:4199 yrkande 37 efterfrågar Johan Pehrson m.fl. (L) överflyttning av gods till inrikes sjöfart och närsjöfart genom översyn av regelverk och avgifter.

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 13 önskar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att lotsverksamheten på inre vattenvägar ses över. För att möta ett ökat intresse för inlandssjöfart från sjöfartsnäringen vill motionärerna att Sjöfartsverket ges i uppgift att skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar.

I kommittémotion 2021/22:2596 yrkande 3 framför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen bör utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten. Motionärerna konstaterar att den inrikes sjöfarten enligt Sjöfartsverket är kraftigt underutnyttjad i förhållande till tillgänglig kapacitet i farleder, slussar och hamnar och påpekar vidare att det under nuvarande marknadsförutsättningar saknas incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg.

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 44 påtalar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) behovet av att stimulera och stärka inlandssjöfarten för gods-transporter. Motionärerna anser att Sveriges inre vattenvägar behöver prioriteras när det gäller godstransporter och att kapaciteten för inrikes gods-transporter via sjövägen behöver öka.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 35 framhåller Helena Gellerman m.fl. (L) behovet av att fortsatt främja transporter på inre och kustnära vattenvägar. Motionärerna pekar på att det för tio år sedan påbörjades ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige och menar att arbetet med att främja våra vattenvägar fortsatt måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter.

I motion 2021/22:3102 yrkande 1 påtalar Cecilia Widegren (M) konkurrenskraften för insjötransporter på Vänern när låga broar byggs. Motionären menar att Vänersjöfarten har helt unika konkurrensfördelar som regeringen måste ta till vara. I yrkande 2 påtalas vidare konkurrenskraften för

insjöfarten vad gäller avgifter, skatter och pålagor. Motionären menar att en höjning av avgifter och kostnader utan någon konsekvens- och rimlighetsanalys inte är att bejaka framtidens insjötrafik. I yrkande 5 föreslår motionären att våra vattenvägar för transport av gods utnyttjas bättre för att avlasta vägar och järnvägar.

Pråmtrafik

I kommittémotion 2021/22:3758 yrkande 13 föreslår Maria Stockhaus m.fl. (M) att en nationell etableringsstrategi för pråmtrafiken tas fram på de inre vattenvägarna. I yrkande 14 vill motionärerna att regelverket för pråmtrafiken ses över i syfte att få pråmar att definieras som fartyg för att stärka säkerheten till sjöss. Motionärerna påminner om att Statens haverikommission har rekommenderat Transportstyrelsen att börja med tillsyn av pråmar och motionärerna uppmanar därför regeringen att skyndsamt tillsätta en utredning som moderniserar lagen så att även pråmar definieras som fartyg.

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 10 uppmärksammar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) pråmtrafiken. Motionärerna framhåller att pråmtrafik är energi- och miljöeffektiv och för att möjliggöra pråmtrafik i större utsträckning än i dag kan blickarna riktas mot Holland och Tyskland, där trafiken med pråm har utvecklats under lång tid.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 34 framhåller Helena Gellerman m.fl. (L) att regelverket för de inre vattenvägarna bör utredas vad gäller pråmtrafik i syfte att identifiera lagstiftning som hindrar pråmtrafik. Motionärerna påminner om att Trafikverket och Sjöfartsverket har framfört att en pråm kan ersätta 60–70 långtradare om lasten är 1 000 ton grus eller sten och motionärerna anser därför att regelverket för de inre vattenvägarna bör utredas för att identifiera hinder för pråmtrafik.

I motion 2021/22:1484 yrkar Borian Åberg (M) på att det tas fram en etableringsstrategi för pråmtrafiken. Motionären framhåller att pråmtrafiken är ett nytt landbaserat trafikslag som har potential att bidra till ett mer effektivt och hållbart transportsystem med stor samhällsnytta.

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).

I en utredning från Sjöfartsverket (dnr 16-00767) definieras kustsjöfart som sjöfart mellan svenska hamnar med start- och målpunkt i Sverige. Kustsjöfart

kan bedrivas såväl med inlandssjöfartsfartyg, om trafiken sker på utpekade inre vattenvägar, 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. Med inlandssjöfart menas 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 där konkurrerar i första hand med transporter på väg och järnväg. Transportstyrelsen betonar att gränsdragningen mellan inlandssjöfart och havssjöfart inte är lika självklara i Sverige med anledning av geografin. Det finns delar längs Sveriges kust som är relativt skyddade, men det finns även insjöar med stora oskyddade vattenspeglar. De svenska förhållandena skiljer sig i flera avseenden från de förhållanden som råder i europeiska vattenområden.

EU:s regelverk om inlandssjöfarten är omfattande och består av ett tjugotal direktiv och förordningar. I december 2014 genomfördes för första gången de grundläggande delarna i EU:s regelverk för inlandssjöfarten i svensk lagstiftning. 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 (prop. 2017/18:166, bet. 2017/18:TU16, rskr. 2017/18:346). Kraven för fartyg som är certifierade för inlandssjöfart är inte lika höga som kraven för havsgående fartyg. När fartyg 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 för bemanning samma regelverk som för övriga fartyg som trafikerar de svenska sjöarna, floderna och kanalerna. Även bestämmelserna om sjötrafik (farledsutmärkning, sjövägsregler m.m.) är i Sverige 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 Väneren 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 nere i Europa. Direktivet medger att medlemsstater med inre vattenvägar i zon 1 och 2 gör 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 (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 förhållanden 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 som tillämpar direktivet. 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. Vänern, Göta älv till Göteborg och Mälaren (inklusive Södertälje kanal och Stockholms hamn).

Pågående arbete

Regeringen gav 2016 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 då 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 regeringens nationella godstransportstrategi (se nedan om t.ex. nationell samordnare och ekobonus).

Regeringen har flera gånger uppgett att det är regeringens ambition att allt fler godstransporter ska flytta över från lastbil till sjöfart och järnväg. Regeringen beslutade under 2018 om en nationell godstransportstrategi som 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). Inom ramen för godstransportstrategin utsågs en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482/TS). Trafikverket tillsatte den nationella samordnaren den 1 februari 2019. Samordnaren, som har uppdraget i sex år, ska främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Inom ramen för uppdraget ska samordnaren

- initiera och främja samverkan mellan berörda aktörer, inklusive europeiska aktörer
- i dialog med berörda aktörer, utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart
- 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 land- till sjötransporter.

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 att med rätt förutsättningar kan dubbelt så mycket gods transporteras längs Sveriges kuster och på våra vatten 2040 jämfört med i dag. Arbetet med att genomföra handlingsplanen pågår. 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 inlands-sjöfart – 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. Under våren 2021 uppdaterade EU-kommissionen direktivets bilaga i enlighet med Sveriges förslag.
- 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.

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). Samordnarens förslag (2021:172) beskrivs mer i detalj i avsnittet Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten.

I sammanhanget kan även nämnas det nationella godstransportråd som inrättats med uppgift att bidra till arbetet med att genomföra godstransportstrategin. Godstransportrådet leds av infrastrukturminister Tomas Eneroth och består av 19 ledamöter. Godstransportrådet har regelbundna möten med teman som kopplats till godsstrategins inriktningar. Trafikanalys följer upp arbetet med den nationella godstransportstrategin. Det nationella godstransportrådets verksamhet bedöms vara viktig för genomförandet av godstransportstrategin. Trafikanalys presenterad i december 2020 en halvtidsutvärdering av den nationella godstransportstrategin (2020:16). I rapporten gör Trafikanalys sin sammanvägda bedömning baserad på fördelning av tonkilometer, ton och omsättning att ingen överflyttning från väg till sjöfart och järnväg kan urskiljas de senaste åren.

I budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) föreslog regeringen ett tillfälligt ekobonussystem för att ytterligare främja utvecklingen

av kust- och inlandssjöfart, se avsnittet Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten.

Regeringen gav i augusti 2018 Trafikverket i uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg (N2018/04481/TS). Trafikverket ska enligt uppdraget 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. För att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan har Trafikverket därför upprättat en färdplan som ska beskriva vilka åtgärder som kommer att vidtas för att andelen godstransporter på järnväg och med sjöfart ska öka och tydliggöra hur insatserna ska samordnas, genomföras och prioriteras.

Pråmtrafik

Riksdagen beslutade i maj 2019 om ett tillkännagivande till regeringen om att fortsatt prioritera arbetet med att främja vattenvägarna samt underlätta för mer pråmtrafik för att öka andelen hållbara transporter (bet. 2018/19:TU14, rskr. 2018/19:258). När det gäller översyn av regelverk för inrikes sjöfart framgår det av åtgärdsförslagen i Trafikverkets handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart att Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket ska utreda vidare om de regelverk som finns i dag för sjöfart fungerar för pråmtrafik eller om det krävs särskilda regelverk för pråmtrafik. Ett annat förslag i handlingsplanen innebär att Trafikverket gör en jämförelse mellan regelverk för inre vattenvägar, där svenska regelverk jämförs med europeiska ur ett helhetsperspektiv.

Skriftliga frågor och interpellationer

I en interpellationsdebatt den 15 mars 2022 (ip. 2021/22:346) besvarade statsrådet Tomas Eneroth vad ministern och regeringen gör för att flytta gods till insjöfarten. Statsrådet betonade att en av regeringens viktigaste prioriteringar är att öka takten i klimatomställningen. Regeringen investerar i infrastrukturen både på land och till sjöss, vilket stärker konkurrenskraften för svensk såväl export som import, och det driver på den gröna industriella revolutionen. Regeringen arbetar aktivt för att främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Exempel på det är den nationella godstransportstrategin, som var den första i sitt slag, ekobonusen, en förlängd och breddad ekobonus, tillsättandet av en sjöfartssamordnare samt fler utpekade inre vattenvägar. Statsrådet framförde även att regeringen har tillfört historiskt stora resurser till Sjöfartsverket, och svenska rederier har stöttats genom ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd under pandemin. Dessutom har regeringen satsat på en mängd

investeringar för sjöfarten, exempelvis kapacitetshöjande åtgärder i Göteborgs hamn och Luleå hamn samt nya slussar i Trollhätte kanal och i Södertälje. Alla dessa investeringar kommer att stärka sjöfartens konkurrenskraft. När det gäller pråmar konstaterade statsrådet att det är en relativt ny företeelse i Sverige och att vi inte har den traditionen och kanske inte heller samma förutsättningar som Tyskland eller Holland. Regeringen har dock tittat på erfarenheterna därifrån och ser att det finns möjligheter att också här utöka den trafiken.

Statsrådet Tomas Eneroth besvarade den 27 augusti 2021 en skriftlig fråga (fr. 2020/21:3441) om vad ministern avsåg att göra i närtid för att öka inlandssjötrafiken. Statsrådet framhöll att regeringen bl.a. har genomfört ett antal åtgärder inom ramen för den nationella godstransportstrategin i syfte att stärka sjöfarten. Regeringen hade exempelvis förlängt möjligheten att ansöka om s.k. ekobonus t.o.m. 2022. Ekobonusen syftar till att ersätta vägtransporter med sjötransporter och riksdagen avsatte efter regeringens förslag 50 miljoner kronor per år för 2021 och 2022. Trafikverket beslutade tidigare under 2021 att bevilja ekobonus för fyra sjöfartsprojekt som skulle bidra till att gods som i dag går på väg flyttas över till sjöss. Rederierna skulle enligt uppgift påbörja sin verksamhet under september 2021. Vidare anförde statsrådet att Trafikverket, inom ramen för den nationella godstransportstrategin, hade tillsatt en nationell samordnare för att öka andelen inrikes sjöfart respektive närsjöfart. Arbetet med olika åtgärder fortgick och exempelvis kunde fler svenska vattenområden presenteras som inre vattenvägar efter anmälan till EU-kommissionen. Samordnaren är också aktiv i europeiska forum för att få goda exempel från den europeiska inlandssjöfarten. Senast den 30 september 2021 skulle samordnaren även åiterrapportera sitt regeringsuppdrag om att genom dialog med svenska hamnar skapa incitament för överflyttning av gods från vägtransporter till sjötransporter och stärka sjöfartens konkurrenskraft. Statsrådet underströk att hamnarna har en viktig roll i arbetet med att öka andelen godstransporter med fartyg. Statsrådet hänvisade även till att regeringen genom det s.k. Mälarpjektet hade satsat relativt stora resurser för att öka kapaciteten in i Mälaren genom en ny och förbättrad farled in till Södertälje, förstärkningar i kanalen, ny större sluss i Södertälje samt muddringsåtgärder i Mälaren. I kombination med hamnarnas investeringar i Västerås och Köping gör detta att större fartyg kan trafikera Mälaren. Arbetet med planeringen av nya och större slussar i Trollhätte kanal har påbörjats, efter att regeringen i den nu gällande infrastrukturplanen avsatt medel för detta. Det möjliggör för trafik med större fartyg till hamnarna i Vänerne med potential för ökad lönsamhet i dessa transporter. Avslutningsvis anförde statsrådet att Sjöfartsverket i juni 2021 hade fått ett tillskott på 130 miljoner kronor för att lindra pandemins negativa effekter och enligt statsrådet kom initiativet indirekt sjöfartsnäringen till godo.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om inlandssjöfart och kustsjöfart, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till de insatser som genomfördes. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Främjande av inlands- och kustsjöfart

Utskottet vill inledningsvis framhålla att sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet och att en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart bör främjas. Detta är viktigt både för klimatet och för att ge svensk exportindustri ökad tillgång till kapacitetsstarka godstransporter. Regeringen har flera gånger gett uttryck för sin ambition att allt fler godstransporter ska flytta över från lastbil till sjöfart och järnväg, vilket utskottet uppskattar. Samtidigt påminner utskottet om det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen 2019 om att bl.a. fortsatt prioritera arbetet med att främja vattenvägarna. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att regeringen har genomfört flera åtgärder inom ramen för den nationella godstransportstrategin. Utskottet värdesätter vidare att det sedan 2019 finns en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart som har presenterat flera konkreta åtgärder för bl.a. de inre vattenvägarna. Med hänvisning till de insatser som görs finner utskottet inget skäl att för närvarande ta något ytterligare initiativ med anledning av de motionsyrkanden som väckts. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2021/22:2596 (V) yrkande 3, 2021/22:2954 (SD) yrkande 13, 2021/22:3102 (M) yrkandena 1, 2 och 5, 2021/22:3394 (L) yrkande 35, 2021/22:3879 (KD) yrkande 44 och 2021/22:4199 (L) yrkande 37.

Pråmtrafik

Utskottet kan konstatera att pråmtrafik lämpar sig utmärkt för bl.a. användning i citylogistik på grund av dess lägre krav på infrastruktur för att lasta och lossa gods. Samtidigt bör det noteras att pråmar är en relativt ny företeelse i Sverige jämfört med Tyskland eller Holland. Utskottet värdesätter att regeringen tar del av tyska och holländska erfarenheter för att se om det är möjligt att utöka pråmtrafiken i Sverige. Utskottet vill även uppmärksamma att det i handlingsplanen för inrikes sjöfart och närsjöfart anges att Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket ska utreda frågan om regelverk för pråmar vidare. Sammanfattningsvis menar utskottet att det mot denna bakgrund inte finns skäl att ta ytterligare initiativ och avstyrker därmed motionerna 2021/22:1484 (M), 2021/22:2954 (SD) yrkande 10, 2021/22:3394 (L) yrkande 34 och 2021/22:3758 (M) yrkandena 13 och 14.

Vissa frågor om hamnar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hamnar, med hänvisning till bl.a. regeringens godstransportstrategi och det arbete med hamnar som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och när sjöfart gör inom ramen för sitt uppdrag. Utskottet framhåller att sjöfarten är en viktig del i det svenska godstransportsystemet, och i detta sammanhang spelar hamnarna och infrastrukturen kring dessa en viktig roll. Jämför reservation 25 (C, KD), 26 (SD) och 27 (C).

Motionerna

Strategisk plan för hamnverksamhet

I kommittémotion 2021/22:3679 uppmärksammar Anders Åkesson m.fl. (C) hamnarnas betydelse och anför att en statlig strategisk plan för hamnverksamhet bör tas fram i samverkan mellan godstransportköparna, hamnarna och andra berörda aktörer som bl.a. hanterar och tar 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. I yrkande 30 anför motionärerna därför att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse. Ett likalydande förslag framförs även i kommittémotion 2021/22:4131 yrkande 11 av Helena Lindahl m.fl. (C).

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 38 önskar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att en strategisk plan för hamnverksamheten utreds som tas fram i samverkan mellan hamnarna och andra berörda aktörer.

Vissa övriga hamnfrågor

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 17 framhåller Jimmy Ståhl m.fl. (SD) behovet av att utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar. Enligt motionärerna behövs fler säkerhetsklassade torrhamnar enligt det gällande ISPS-regelverket som infördes av USA efter terrordåden den 11 september 2001.

I kommittémotion 2021/22:3663 yrkande 23 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C) att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att det stödet går att söka även för hamnarna. Hamnar drivs i många fall som kommunala aktieföretag, och eftersom stadsmiljöavtalen inte är anpassade för aktieföretag kan hamnarna inte nyttja dem.

I kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 31 vill Anders Åkesson m.fl. (C) att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet.

I motion 2021/22:950 framhåller Mattias Ottosson m.fl. (S) behovet att i infrastrukturplaneringen undersöka möjligheten att utse hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar. Motionärerna menar att det bl.a. krävs en sammanhållen politik för att lyckas åstadkomma ett väl fungerande och miljövänligt transportsystem och därför behöver infrastruktursatsningar inom sjöfarten samordnas med den som finns för vägar och järnvägar.

I motion 2021/22:1672 yrkande 2 påtalar Johan Hultberg (M) att regeringen bör se över hur regelverket för gästhamnar och marinor kan förenklas liksom hur tillsynen av dessa verksamheter bättre kan samordnas. Motionären pekar på Sveriges maritima strategi där det uttalas att fritidsbåtlivet i Sverige har en stor potential att utvecklas och generera betydande intäktskällor lokalt.

I motion 2021/22:353 efterfrågar Hampus Hagman (KD) att det utreds på vilket sätt staten ska prioritera mellan de svenska hamnarna. Motionären hänvisar till att en statlig utredning har kommit fram till att det finns underlag för cirka 10 hamnar i Sverige och menar att vi som nation vinner på att samla export och import i ett fåtal strategiskt utvalda hamnar för att minimera onödiga kostnader.

Bakgrund

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 som kombiterminaler för omlastning mellan sjöfart och väg och järnväg.

EU har pekat ut kärnhamnar i det transeuropeiska transportsystemet (TEN-T) som anses vara strategiskt viktiga och särskilt prioriterade och som knyter an till det europeiska stamnätverkets nio korridorer. Fem av dessa kärnhamnar ligger i Sverige och fyra av dem tillhör Skandinavien–Medelhavskorridoren: hamnarna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Trelleborg. Hamnen i Luleå ingår inte i korridoren. Dessa hamnar hanterar tillsammans drygt 60 procent av godset i containrar och på trailrar till och från Sverige. Därutöver ingår 21 svenska hamnar i det övergripande nätverket inom TEN-T. Alla 26 hamnarna kan söka medfinansiering för infrastrukturinvesteringar från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

Göteborgs hamn har, som enda hamn i Norden, säkerhetsklassificeringen Container Security Initiative. Det innebär att hamnen är godkänd för export direkt till USA och att tullkontroller kan ske innan fartyg lämnar Göteborgs hamn. Även hanteringen vid anlop i USA är smidigare för fartyg som kommer från en säkerhetsklassificerad hamn. Göteborgs hamn är i dagsläget den enda hamnen i Sverige som har direktanlop av containerfartyg i transocean linjesjöfart och är den enda hamnen med tillräcklig kapacitet att ta emot några av de största transocean containerfartygen.

Pågående arbete

Trafikverket har i sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 anført att en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart inte i första hand begränsas av kapacitet i hamnar och anslutande landinfrastruktur utan av att det i de flesta fall blir dyrare att ta sjövägen, bl.a. på grund av höga omlastningskostnader. För att en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjöfart ska ske krävs enligt Trafikverket åtgärder som ligger utanför den nationella planen, t.ex. styrmedel som s.k. ekobonus. I budgetpropositionen för 2021 redovisas att flera åtgärder har vidtagits inom ramen för den nationella godstransportstrategin (N2018/03939/TS) och att arbetet med att genomföra åtgärderna fortsätter, vilket bl.a. avser infrastruktur och planering, hamnarnas roll samt tillämpning av regler. Ekobonusystemet för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart har, som tidigare nämnts i avsnittet Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten, förlängts till 2024 i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 20, bet. 2021/22:MJU1, rskr. 2021/22:109).

Trafikanalys skriver i sin rapport En breddad ekobonus (2019:1) att svenska hamnar har relativt hög produktivitet. Det anges vidare att hamnarna har genomfört olika typer av effektiviseringar men att de största produktivitetsvinsterna har kunnat göras genom att hamnarna börjat använda ny teknik. Sjöfartsverket arbetar även med att effektivisera och förenkla processen kring fartygsanlop till och från svenska hamnar.

Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart, som nämnts tidigare i avsnittet Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten, har inom ramen för sitt uppdrag analyserat hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamnkapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan samt till regional utveckling och vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås. Rapporten lämnades den 20 december 2019 (Analys av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar – Uppdrag inom ramen för regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, TRV 2018/93261). I rapporten föreslås hur vidare analys och kartläggning kan ske. Den fördjupade kartläggningen och analysen kommer att ingå i det fortsatta arbetet inom ramen för Trafikverkets regeringsuppdrag som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart som löper fram till 2024. Den 30 september 2021 redovisade även samordnaren tilläggsuppdraget om hamnar (2021:172) där samordnaren bl.a. föreslog medfinansiering av investeringar i hamnarnas anläggningar (punkt 2) och förstärkt samverkan mellan parterna (punkt 4). Samordnarens förslag i tilläggsuppdraget beskrivs mer i detalj i avsnittet Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten.

Hösten 2015 tog regeringen ett helhetsgrepp för att främja de maritima näringarna. I den maritima strategin lade regeringen fram sin vision för det fortsatta arbetet: konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och

en attraktiv livsmiljö. I den maritima strategin påtalas att många maritima näringar berörs av regelverk inom flera områden och att det därför är nödvändigt att se hur regelverk sammantaget påverkar näringarnas förutsättningar att bedriva sin verksamhet. Vidare påtalas att reglerna behöver hänga ihop på ett bra sätt för att näringarna ska ha bra förutsättningar att bedriva sin verksamhet. I regelutvecklingen behöver det därför i ökad utsträckning beaktas hur reglerna sammantaget påverkar näringarnas förutsättningar. Myndigheter med ansvar för regelgivning har ett särskilt ansvar. Som en följd av den maritima strategin beslutade regeringen om olika uppdrag. HaV fick i uppdrag att dels vidareutveckla ett begränsat antal indikatorer för en årlig uppföljning av utvecklingen inom perspektiven och de olika åtgärdsområdena i strategin, dels genomföra en fördjupad uppföljning. HaV redovisade uppdraget i februari 2018. Regeringen lämnade i augusti 2019 ett nytt uppdrag till HaV att vidareutveckla de föreslagna indikatorerna till den maritima strategin till ett slutgiltigt upplägg och att påbörja användningen av dem. Uppdraget genomfördes i samarbete med ett stort antal nationella myndigheter, och i augusti 2020 lämnade HaV en redovisning av uppdraget. Ärendet bereds för närvarande av Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om vissa frågor om hamnar, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till vad som bl.a. är statens ansvar enligt nuvarande planeringssystem och rollfördelning. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Strategisk plan för hamnverksamhet

Utskottet vill inledningsvis framhålla hamnarnas viktiga betydelse för sjöfarten och det svenska godstransportsystemet. Utskottet påminner i sammanhanget om den maritima strategin och godstransportstrategin. Utskottet vill även särskilt uppmärksamma 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. Med anledning av det arbete och de initiativ som pågår bedömer utskottet att det inte finns något behov av att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsyrkandena. Motionerna 2021/22:3679 (C) yrkande 30, 2021/22:3879 (KD) yrkande 38 och 2021/22:4131 (C) yrkande 11 avstyrks därmed.

Vissa övriga hamnfrågor

Utskottet vill uppmärksamma de svenska hamnarna och betydelsen av en väl fungerande infrastruktur kring dessa. Utskottet påminner om att riksdagens

roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen av transportsystemet, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Principen är att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Statens ansvar omfattar således sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov. Även planeringssystemet på transportområdet är upplagt enligt denna rollfördelning. Ansvarsfördelningen är klar mellan vad som är de lokala hamnägarnas ansvar, vare sig de är privata eller gemensamma genom kommunen, och vad som är statens ansvar. Utskottet välkomnar att regeringen vidtagit flera åtgärder inom ramen för den nationella godstransportstrategin och att arbetet med att genomföra åtgärderna fortsätter. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart inom ramen för sitt uppdrag bl.a. har föreslagit åtgärder för torrhamnar. Utskottet finner mot bakgrund av vad som redovisas ovan inte anledning att för närvarande ta något initiativ i fråga om hamnarna och avstyrker därmed motionerna 2021/22:353 (KD), 2021/22:950 (S), 2021/22:1672 (M) yrkande 2, 2021/22:2954 (SD) yrkande 17, 2021/22:3663 (C) yrkande 23 och 2021/22:3679 (C) yrkande 31.

Vissa miljö- och klimatfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa miljö- och klimatfrågor inom sjöfartsområdet med hänvisning till de insatser som genomförs och till pågående beredning inom området. Utskottet konstaterar 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 landsmiljöer och minska sjöfartens utsläpp. Utskottet betonar vidare vikten av en fortsatt hög ambitionsnivå i dessa frågor och pekar på att elektrifiering av sjöfarten utgör en angelägen åtgärd för transportsystemets fossilfria omställning.

Jämför reservation 28 (M), 29 (V), 30 (M), 31 (C), 32 (V), 33 (L), 34 (M), 35 (C), 36 (KD), 37 (L), 38 (M, C, L), 39 (SD), 40 (V), 41 (V), 42 (KD), 43 (L) och 44 (KD).

Motionerna

Farleder och sjötrafikrelaterade åtgärder

I kommittémotion 2021/22:3435 yrkade 8 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att regeringen i IMO ska verka för att nya fartygsrutter inte ska inrättas i nära anslutning till särskilt känsliga områden. Motionärerna anser att regeringen måste agera för att minska påfrestningen på marina skyddsområden så att fartygsrutter i sådana områden ändras och separeras från de biologiskt mest värdefulla havsområdena.

I kommittémotion 2021/22:2596 yrkande 5 anför Jessica Thunander m.fl. (V) 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 påpekar vikten av att dagens intensivt trafikerade fartygsrutter samt eventuella nytillkomna rutter och farleder inte dras genom de mest värdefulla havsområdena. I yrkande 6 framför motionärerna att regeringen bör verka för att 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. Motionärerna påminner om att HaV i sitt förslag till havsplaner som lämnades till regeringen i december 2019 pekade ut några utbredningsområden för sjöfart där sjöfarten och miljöintressen krockar.

Främjande av hållbara förnybara drivmedel

I partimotion 2021/22:4199 yrkande 41 vill Johan Pehrson m.fl. (L) underlätta för de svenska hamnarna att tillhandahålla fossilfria fartygsbränslen och el. Motionärerna konstaterar att det behövs ett bränslebyte inom sjöfarten. I yrkande 42 föreslår motionärerna att regeringen ska verka för att stora hamnar inom EU ska tillhandahålla flytande fossilfri gas. Motionärerna uppmärksammar att en del fartyg har övergått till flytande fossil gas i stället för olja och menar att nästa steg är flytande biogas. I yrkande 43 önskar motionärerna ett statligt initiativ för att samordna infrastrukturen för fossilfri drift av den lokala sjöfarten. Motionärerna vill att omställningen av den kustnära sjöfarten och inlandssjöfarten samordnas.

I kommittémotion 2021/22:3758 yrkande 4 efterfrågar Maria Stockhaus m.fl. (M) en översyn av möjligheterna att tillhandahålla miljövänligt bränsle i hamnar. Motionärerna menar att staten måste bidra till att bygga upp en fungerande infrastruktur av fossilfritt bränsle i anslutning till de svenska hamnarna (exempelvis storskalig biodrivmedelstillverkning, LNG och metanol samt en utbyggd elinfrastruktur) för att sjöfarten ska kunna ställa om.

I kommittémotion 2021/22:3663 yrkande 20 föreslår Anders Åkesson m.fl. (C) att ansvarig myndighet ges i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar. I yrkande 45 vill motionärerna 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. Motsvarande önskemål förmedlas även i kommittémotion 2021/22:3684 yrkande 58 av Rickard Nordin m.fl. (C).

I kommittémotion 2021/22:2596 yrkande 1 föreslår Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen återkommer med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten. Motionärerna anser att regeringen skulle kunna göra mer för att främja och stötta arbetet för en genomgripande omställning och lyfter i sammanhanget fram Norge där näringsliv och offentlig sektor tillsammans utvecklar nya lösningar för en hållbar sjöfart.

I motion 2021/22:1210 pekar Lars Thomsson (C) på grunderna inför nästa trafikupphandling av Gotlandstrafiken, biogasproduktionens förutsättningar och att möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen till förnybara bränslen i Gotlandstrafiken bör utredas.

Elektrifiering inom sjöfarten

I kommittémotion 2021/22:3758 yrkande 10 föreslår Maria Stockhaus m.fl. (M) att krav på landström införs när båtar ligger i svenska hamnar. Motionärerna påpekar att koldioxidfri el medför stora möjligheter för Sverige att bidra till klimatmålens uppfyllelse men också skapar nya jobb och exportmöjligheter.

I kommittémotion 2021/22:3663 yrkande 22 påtalar Anders Åkesson m.fl. (C) att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till

landström när fartyg ligger i hamn. Motionärerna menar att förslaget skulle ge tydliga incitament för kryssningsfartygen att investera i anslutningsutrustning då endast de fartyg som ansluter till landströmmen skulle få komma in i citynära hamnar medan övriga får lägga sig i ytterhamnar.

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 46 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att regeringen inom EU ska verka för gemensamma regler för sjöfartsel i hamn.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 36 efterlyser Helena Gellerman m.fl. (L) en ökad användning av landström för fartyg som ligger i hamn. Motionärerna vill ge tydliga incitament för fartygen att investera i anslutningsutrustning genom att exempelvis införa differentierade hamnavgifter eller genom att bara de fartyg som ansluter till landström får besöka de citynära hamnarna.

I motion 2021/22:1672 yrkande 3 framhåller Johan Hultberg (M) att förutsättningarna för en snabb utbyggnad av den marina laddinfrastrukturen bör utredas. Motionären pekar på att den maritima besöksnäringen har problem med betydande utsläpp från fritidsbåtar, och för att göra elmotorer och elbåtar till ett alternativ behöver laddinfrastrukturen byggas ut.

I motion 2021/22:3022 yrkande 10 efterfrågar Fredrik Lindahl m.fl. (SD) förslag som syftar till att stimulera elektrifieringen av pendelbåts- och skärgårdsflottan. Motionärerna understryker att elektrifiering av offentliga fordon är prioriterat och uppmanar därför regeringen att återkomma med förslag på hur elektrifiering av pendelbåts- och skärgårdsflottan ska stimuleras genom exempelvis övergångsbidrag för mindre rederier i behov av att investera i en elektrifierad båtflotta.

I motion 2021/22:3294 yrkande 2 vill Nicklas Attefjord (MP) att möjligheten att elektrifiera färjorna på samma sätt som de som i dag finns i reguljär drift i Norge ses över. Motionären påminner om Öckerö kommuns två rådgivande folkomröstningar 2001 respektive 2005 och menar att personbilstransporterna behöver minskas för att riksdagens och Sveriges åtagande i enlighet med Parisavtalet ska uppnås.

Sjöfartens klimatpåverkan

I partimotion 2021/22:4199 yrkande 39 vill Johan Pehrson m.fl. (L) driva på inom FN-organet IMO för att eliminera den internationella sjöfartens koldioxidutsläpp. Motionärerna menar att det behövs ett politiskt tryck gentemot sjöfarten för att snabba på tekniskiftet och här behöver Sverige driva på arbetet bl.a. inom IMO. I yrkande 40 framför motionärerna att regeringen ska driva på för att EU ska införa klimatkrav på fartyg som anländer till hamnar inom unionen. Motionärerna menar att det är mer effektivt om EU ensidigt inför klimatkrav för fartyg som anländer till hamnar inom EU.

I kommittémotion 2021/22:3436 yrkande 32 framför Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att regeringen kraftfullt måste driva på inom IMO för en kostnads-

effektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Motionärerna påpekar att sjöfarten verkar på en global marknad, och ytterligare nationella regleringar riskerar enligt dem att medföra att svensk sjöfart och industri får konkurrensnackdelar i jämförelse med andra länder. Ett liknande förslag om att arbeta inom IMO och EU för att göra sjöfarten mer klimatvänlig framförs även i kommittémotion 2021/22:3758 yrkande 12 av Maria Stockhaus m.fl. (M).

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 22 anför Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att koldioxidläckage ska tas med i beräkningarna i nya miljöförslag som berör sjöfarten. Motionärerna vill särskilt lyfta fram konkurrensneutrala miljöåtgärder som inte begränsar nationella företags konkurrensmöjligheter i förhållande till den gemensamma branschen eller sektorn, och menar vidare att osunda konkurrensförhållanden för företag resulterar i att jobb och tillväxt flyttar utomlands och tillhörande utsläpp därmed sker i något annat land (s.k. koldioxidläckage). I yrkande 23 föreslår motionärerna att miljöregler som berör sjöfarten som minimum ska gälla i hela Europa eftersom det annars finns risk för att industrier flyttar och utsläppen med dem. I yrkande 24 framför motionärerna att svaveldirektivet som minimum ska gälla i hela Europa. Motionärerna ställer sig positiva till de strängare svavelhaltreglerna i SECA-området, där bl.a. Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön ingår, men betonar samtidigt vikten av globalt omfattande regler för att förhindra snedvriden konkurrens. I yrkande 25 uttrycker motionärerna att kväveoxid-direktivet (NO_x-direktivet) som minimum ska gälla i hela Europa. Motionärerna understryker att de ställer sig positiva till miljöåtgärder inom sjöfarten men anser att reglerna bör införas inom så stora områden som möjligt för att få bästa möjliga effekt och för att undvika högre kostnader för fartyg som går genom svenska farvatten, vilket skulle kunna leda till att transportörer väljer andra fraktsätt än fartyg.

I kommittémotion 2021/22:3663 yrkande 21.2 framhåller Anders Åkesson m.fl. (C) att Sverige ska vara pådrivande inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), IMO och EU för att säkerställa genomförande av och öka ambitionerna i internationella avtal som syftar till att sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan. Motionärerna påminner om att IMO under våren 2018 fattade beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart och motionärerna önskar att Sverige ska vara pådrivande för att uppfylla dessa åtaganden

I kommittémotion 2021/22:2596 yrkande 2 anför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen bör utreda ett investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg. Motionärerna menar att det saknas stimulanser för investeringar i teknik som minskar fartygens utsläpp av växthusgaser och framhåller att ett förhållandevis lågt oljepris utgör ett hinder för en genomgripande övergång till alternativa bränslen och grön teknik. I yrkande 4 vill motionärerna att regeringen ger Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. Motionärerna anser att

det saknas en myndighet som följer upp och utvärderar dessa effekter och vill därför att Trafikanalys ges denna uppgift i enlighet med Miljömålsberedningens förslag i betänkandet Människan och havet. I yrkande 7 vill motionärerna att regeringen agerar 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. Östersjön klassas av IMO som ett särskilt känsligt havsområde, och motionärerna menar att det finns starka skäl att stärka miljökraven på fartyg som trafikerar området.

Vissa åtgärder mot utsläpp i vatten

I kommittémotion 2021/22:2596 yrkande 8 föreslår Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen agerar för att Sverige ska verka för ett förbud mot s.k. open loop-skrubbar¹ och även utreda om ett nationellt förbud mot dem är genomförbart. Motionärerna hänvisar bl.a. till nya forskningsrön om svavelutsläppens negativa effekter på havet och framför att skrubbevattnets skadliga effekter förstärks av att det släpps ut i ytvattnet, vilket påverkar djur- och växtplankton, många fiskarter och ryggradslösa djur som musslor, sjöstjärnor och kräftdjur.

I kommittémotion 2021/22:3881 uppmärksammar Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) att Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde samtidigt som den är en viktig led för bl.a. oljetransporter. I yrkande 33 begär motionärerna höjda bötesbelopp för oljeutsläpp i Östersjön. Motionärerna menar att det finns ett behov av tydliga incitament för att undvika oljeutsläpp. I yrkande 34 framhåller motionärerna behovet av att höja beredskapen för potentiella katastrofer i Östersjöområdet för att minimera eventuella skadeverkningar. I yrkande 35 anför motionärerna att en bestämmelse bör införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett.

I kommittémotion 2021/22:3982 yrkande 4 påminner Jakob Olofsgård m.fl. (L) om skrubbar och FN:s globala miljömål som anger att vi till 2025 ska förebygga och avsevärt minska alla former av föroreningar i havet. Motionärerna anser att Sverige bör arbeta för att skrubbar som leder ned föroreningar i havet ska förbjudas och hänvisar till IVL Svenska Miljöinstitutets analyser av skrubbevattnets miljöeffekter där det framgår att detta utgör ytterligare en ny föroreningskälla i de marina ekosystemen som påverkar flera organismers livsviktiga funktioner negativt.

¹ Skrubbar används för rökgasrening av avgaser på fartyg. Det finns enligt IVL Svenska Miljöinstitutet två typer av skrubbar – öppna (open loop) och slutna system. Båda duschar rökgaserna med vatten som sedan antingen släpps direkt ut i havet eller först genomgår ett reningssteg för att sedan släppas ut.

Mottagning av barlastvatten

I kommittémotion 2021/22:3881 yrkande 36 föreslår Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ska ha mottagningsanordningar för barlastvatten. Motionärerna konstaterar att främmande organismer som följer med i fartygens barlastvatten från andra hav innebär ett hot mot den biologiska mångfalden i Östersjön då dessa invasiva arter kan föröka sig okontrollerat och tränga undan inhemska arter.

Gällande rätt

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller tillsammans med tillhörande förordning och föreskrifter ett antal bestämmelser som syftar till att driften och framförandet av fartyg ska ge så liten miljöpåverkan som möjligt. Detta uppnås genom bestämmelser om vad som är tillåtet i fråga om utsläpp och genom tekniska bestämmelser om fartygs tekniska utrustning och konstruktion. Det finns dessutom regelverk för att säkerställa att alla fartyg har tillräcklig styrka, täthet, stabilitet och styrförmåga. Dessa regler bygger på internationella konventioner, avtal och EU-rättsakter, bl.a. sjösäkerhetskonventionen (Solas).

Enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg ska en särskild avgift (vattenföroreningsavgift) tas ut, om något av de förbud mot utsläpp av olja från fartyg som anges i lagen har överträtts och utsläppet inte är obetydligt (8 kap. 1 §). Vattenföroreningsavgiften ska bestämmas med hänsyn till utsläppets omfattning samt fartygets storlek (bruttodräktighet) enligt en särskild tabell (8 kap. 3 §).

Enligt 7 kap. 11 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om sådan DNA-märkning av olja ombord på fartyg som behövs för att det ska kunna fastställas varifrån förorenande olja har kommit. I förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg anges att sådana föreskrifter får meddelas av Transportstyrelsen.

Bakgrund

Utsläpp till luft och vatten

Fartygstrafiken i vattnen runt Sverige är intensiv. Östersjön tillhör världens mest trafikerade hav. Endast en liten andel av de fartyg som passerar genom svenskt territorialvatten och svensk ekonomisk zon är registrerade i Sverige eller drivs av svenska företag.

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, svaveloxider, kväveoxider och partiklar. Sjöfartens utsläpp till vatten kan t.ex. bestå av olja, båtbottnfärger, avloppsvatten och barlastvatten.

Miljömålsberedningen konstaterade i betänkandet SOU 2016:47 att sjöfarten står för en växande andel av de globala utsläppen av koldioxid, och enligt prognoser förväntas utsläppen öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Miljömålsberedningen menade att åtgärder och styrmedel som kan bidra till minskad klimatpåverkan från utrikes sjöfart kan vara en kombination av ekonomiska styrmedel och statligt stöd till forskning och utveckling för att minska utsläppen, och samtidigt kan åtgärder och styrmedel främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Beredningen ansåg att sjöfarten bör ses som en del i ett större transportsystemperspektiv där en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart kan bidra till att minska utsläppen från vägtransporter.

Verksamheten vid FN:s internationella sjöfartsorganisation IMO består till en betydande del av sjösäkerhetsarbete, som i sin tur även syftar till ökat miljöskydd och miljöskyddsarbete. För miljöskydd finns bl.a. den s.k. Marpol-konventionen. Här finns bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade och om hur transport av oljeprodukter och andra farliga kemikalier ska gå till. Inom EU har olika s.k. sjösäkerhetspaket tagits fram, men det finns också rättsakter inom miljöområdet som mer eller mindre berör sjöfarten, exempelvis om utsläppen av svaveldioxid. Sverige deltar aktivt i IMO:s, EU:s och Helsingforskommissionens (Helcom) miljöarbete.

Det är IMO som beslutar om systemet med s.k. PSSA-klassning (särskilt känsligt havsområde, particularly sensitive sea area). År 2005 pekade IMO ut Östersjön som ett känsligt havsområde. Kraven som gäller svavelhalten i bränsle som används ombord på fartyg regleras både genom EU-lagstiftning och genom IMO:s regelverk Marpolkonventionen. Svaveldioxidutsläpp från fartyg som trafikerar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen regleras av de krav på högsta svavelhalt i marina bränslen som gäller inom s.k. svavelkontrollområden (SECA). Dessa beslutades inom IMO under 2006 och 2007 och har införts i EU:s svaveldirektiv (direktiv 2016/802) och därefter i den svenska svavelförordningen (2014:509).

Inom IMO pågår även ett arbete med att minska kväveoxidutsläppen. Beslut om ett utsläppskontrollområde för kväveoxider (NECA) i Östersjön och Nordsjön fattades under sommaren 2017 av IMO:s miljöskyddskommitté med ikraftträdande 2021. Det innebär att fartyg som byggs efter 2021 och som färdas i NECA-området ska vara utrustade med mer effektiv kväveoxidrening.

Sverige deltar i EU:s Östersjöprojekt Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea (Brisk). Projektet täcker alla maritima regioner i Östersjön, och Kustbevakningen leder det svenska arbetet. Enligt Brisk inträffar ca 130 olyckor per år, varav ca 7 procent leder till spill.

Farleder och sjötrafikreglerande åtgärder

HaV har pekat på att intresset för att nyttja havsområdena ökar och väntas fortsätta att öka. Inom sjöfarten väntas mängden trafik öka samtidigt som

fartygen blir större, något som enligt HaV ger utmaningar när det gäller riskhantering och i vissa passager. Ökningen av sjötransporterna kan öka riskerna för olyckor och oönskade utsläpp i havet. Internationellt pågår ett arbete inom Helcom och IMO kring trafiksepareringssystem och förbudsområden för sjöfart. Sea Traffic Management (STM) är ett EU-medfinansierat projekt som inkluderar en rad olika länder och där Sjöfartsverket är projektledare. Projektet syftar till att höja säkerheten, minska miljöpåverkan och öka effektiviteten till sjöss genom informationsdelning liksom nya smarta tjänster och kan på sikt mildra risker för olyckor. Tidiga tester visar enligt Sjöfartsverket att STM kan minska antalet grundstötningar och kollisioner med över 60 procent.

Sverige har tillsammans med Danmark lämnat förslag till IMO om att ändra fartygsrutterna i Kattegatt för att höja sjösäkerheten. Förslaget antogs av IMO:s sjösäkerhetskommitté i maj 2018 och trädde sedermera i kraft den 1 juli 2020.

Enligt EU:s ramdirektiv för havsplanering (2014/89/EU) ska medlemsstaterna senast 2021 ha upprättat s.k. havsplaner. Havsplanerna kan vara ett viktigt stöd i det internationella arbetet med att styra fartygsrutterna till områden där känsliga naturvärden inte riskerar att förstöras av trafiken. Huvudsyftet med havsplanerna är att tydliggöra hur olika havsområden kan användas och ge förutsättningar för effektiva transportvägar med låg bränsleförbrukning samt minimera sjöfartens miljöeffekter, särskilt i ekologiskt känsliga områden. Sverige har införlivat EU:s ramdirektiv för havsplanering i svensk lagstiftning genom miljöbalken och havsplaneringsförordningen (2015:400). Bestämmelserna innebär att det ska finnas tre statliga havsplaner: en för Bottniska viken, en för Östersjön och en för Västerhavet. Planerna ska omfatta större delen av territorialhavet och svensk ekonomisk zon. HaV lämnade förslag till havsplaner i december 2019 och den 15 februari 2022 fattade regeringen beslut om Sveriges första havsplaner (Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet). Regeringen betonade vid beslutet att havsplanerna ger vägledning om vad som är den bästa användningen av havet och hur olika intressen kan samexistera och därmed bidra till en långsiktigt hållbar utveckling.

Miljömålsberedningen lämnade i sitt delbetänkande SOU 2020:83 som presenterades den 15 januari 2021 förslag om att ändra myndighetens instruktion så att det framgår att HaV ska ansvara för att sjöfartens påverkan på havsmiljön och dess ekosystem integreras och beaktas i internationellt, nationellt och regionalt arbete med strategier, planer och förvaltning samt att de tillsammans med Transportstyrelsen ska biträda regeringen med beredningen av ärenden i det internationella arbetet inom IMO. Vidare lämnades ett förslag om att ändra HaV:s instruktion så att det framgår att myndigheten ska samverka med Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket i frågor som rör sjöfartens påverkan på de marina ekosystemen och göra kunskap om sjöfartens påverkan på de marina ekosystemen tillgänglig för myndigheter, allmänhet och andra berörda. Miljömålsberedningen lämnade också förslag om 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 skulle verka för att IMO fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om. Miljömålsberedningens underlag remissbehandlades t.o.m. den 23 maj 2021 (M2021/00092) och bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Miljödepartementet).

Åtgärder mot oljeutsläpp

Oljeutsläpp kan orsaka allvarliga skador på miljön och medföra skador som kan ha både kort- och långvarig påverkan på den marina miljön och dess djur och växtliv. Olja i kustzonen orsakar ofta större miljöskador än ute i öppna havet. Oljeutsläppen får också sociala och ekonomiska konsekvenser för dem som drabbas.

Kustbevakningen svarar för oljebekämpningen till sjöss i svenska vatten. Kustbevakningen har specialutrustade miljöskyddsfartyg och med hjälp av flygplan och satellitbilder kan oljeutsläpp upptäckas i ett tidigt skede. Med hjälp av driftsprognosprogrammet Seatrack Web är det enligt Kustbevakningen möjligt att förutsäga var och när ett utsläpp når land och därmed sätta in resurserna där de behövs bäst. Av budgetpropositionen för 2021 framgår att oljeutsläpp från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid när det gäller både antalet observerade utsläpp och den uppskattade sammanlagda volymen av oljeutsläpp. Variationerna de senaste tre rapporterade åren har varit små.

Sjöfartstrafiken övervakas och regleras i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och förhindra att miljön förorenas. Sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp i områden med tät trafik eller som är särskilt riskfyllda. Det finns vidare en nationell samverkansgrupp (NSO) som arbetar med oljeskadeskydd utmed Sveriges kuster och de stora insjöarna. I den ingår representanter för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Kustbevakningen, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, länsstyrelserna, SKR, Naturvårdsverket och HaV. MSB är sammanhållande i samverkansgruppen. Det sker även ett internationellt samarbete i dessa frågor. Sedan 1980-talet har strategiska dokument tagits fram i samverkan mellan ansvariga myndigheter och aktörer. Den aktuella strategin revideras löpande och saknar slutdatum. Den nationella processen för oljeskadeskydd består av fem delar: riskbild, strategi, underlagsrapport, handlingsplan och samordning. Arbetet bidrar till fastställda mål och prioriteringar. Samtliga delprocesser utvecklas och förvaltas aktörsgemensamt av NSO. I november 2020 publicerades en ny upplaga av riskbilden. Den reviderade rapporten ger en aktuell kunskapsbild när det gäller nya fartygsbränslen, trafikflöden och andra förändringar i riskbilden som framkommit sedan föregående rapport togs fram 2016. Riskbilden utgör aktuellt kunskapsunderlag för alla berörda aktörers arbete inom oljeskadeskydd, t.ex. i framtagandet av risk- och sårbarhetsanalyser och kommunala handlingsprogram.

Vart tredje år tar MSB, på beställning av NSO, fram en kartlägningsrapport om Sveriges oljeskyddsberedskap. Den senaste publicerades i december 2021 (MSB1885 – december 2021).

Sjöfartens utsläpp av växthusgaser

IMO antog i april 2018 en initial klimatstrategi som innebär att de årliga utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten ska kulminera så snart som möjligt och därefter minska med åtminstone 50 procent till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och att man bör sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt. I strategin ingår även ett mål om ytterligare energieffektiviseringar samt att utsläppen per transportarbete ska minska med 40 procent till 2030. En översyn av strategin ska göras senast 2023.

Regeringen har understrukit att den avser att fortsätta bidra aktivt till IMO:s arbete för att minska växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten. För att skapa förutsättningar för inblandning av biodrivmedel i marina bränslen avser regeringen att verka för att internationella regelverk och standarder anpassas för förnybara marina drivmedel. Under FN:s klimatmöte COP 25 i december 2019 ställde sig Sverige bakom en deklARATION om ökade ambitioner i arbetet med att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Länder som ställer sig bakom deklARATIONEN ska arbeta för ett ambitiöst genomförande av den klimatstrategi som den internationella sjöfartsorganisationen IMO har tagit fram. I samband med detta uttalade regeringen att en utökad sjöfart skulle kunna ta hand om många av de utsläppstunga godstransporter som i dag sker via land, men för att nå målen i Parisavtalet måste även sjöfartens utsläpp minska.

Vid IMO:s miljöskyddskommittés möte i november 2020 (MEPC 75) godkändes ett regelpaket som i närtid ska minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Regelpaketet består av tekniska och operativa krav och gäller existerande fartyg som går i internationell trafik med en bruttodräktighet över 5 000. Vid MEPC 76:s digitala möte i juli 2021 antogs ändringarna, som redan hade godkänts vid förra mötet.

Regeringen pekar i godstransportstrategin på att flera nya internationella eller regionala regelverk har börjat gälla eller snart kommer att börja gälla, med syftet att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, och här ligger Sverige långt framme. Regeringen anför att det är angeläget med de insatser för ökad forskning och innovation som planeras inom transportområdet som rör sjöfart. Dessa insatser bidrar till att främja högkvalitativa transporter med sjöfart och ger samtidigt ökade möjligheter till export av hållbara lösningar. Regeringen påpekar att forskning och innovation behövs för att hitta hållbara och prisvärda alternativ till de fossila drivmedel som används inom sjöfarten. Detta främjar svensk exportindustris konkurrenskraft och minskar klimatpåverkan. I april 2019 beslutade regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ytterligare bredda och utöka stödet till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Ett syfte med satsningen på forskning och innovation är att

öka sjöfartens konkurrenskraft och attraktivitet, underlätta en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart samt bidra till en utvecklad och hållbar sjöfart.

Inom ramen för Energimyndighetens samordningsansvar för omställningen till en fossilfri transportsektor har rapporten *Sjöfartens omställning till fossilfrihet* (ER 2017:10) tagits fram. Av rapporten framgår bl.a. att för att sjöfarten ska kunna bli fossilfri behöver samhället bli mer transporteffektivt och fartygen mer energieffektiva och förnybara drivmedel behöver användas på bred front. Vidare anges i rapporten att det kommer att krävas strukturella, operationella och tekniska åtgärder i kombination med att förnybara drivmedel utvecklas och anpassas för olika segment och marknader inom sjöfarten. Energimyndigheten avsätter även medel till sjöfartsprogrammet, som finansierar forskning och innovation inom tre fokusområden: energi, effektiva fartyg samt anpassning till förnybar energi och operationell verksamhet och system.

Vad gäller den statligt upphandlade Gotlandstrafiken gav regeringen i juli 2020 Trafikverket i uppdrag att analysera alternativa modeller för denna, inklusive hur dessa kan utformas för att uppnå en fossilfri Gotlandstrafik. Trafikverket konstaterar i sin redovisning från september 2021 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. Frågan om trafikering och klimatmål kommer att hanteras i arbetet med kommande upphandlingar.

Skrubbrar och utsläpp av svaveloxid

Vissa rederier installerar s.k. skrubbrar för att klara utsläppskraven när det gäller svaveloxider och tvättar avgaserna med havsvatten. Genom att skrubba (tvätta) avgaserna i en fin sprej av havsvatten minskar utsläppet av försurande svaveloxider till atmosfären. Tvättvattnet är dock mycket surt och kan innehålla andra föroreningar såsom tungmetaller och organiska miljögifter. I dag saknas oberoende studier på eventuella effekter på havsmiljön vid utsläpp av skrubbevatten.

I december 2019 lämnade därför regeringen ett uppdrag till Transportstyrelsen och HaV 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.

Transportstyrelsen och HaV redovisade rapporten Uppdrag att ta fram underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) 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 främst för att inte få en snedvriden konkurrens i ett redan hårt utsatt affärsområde. I rapporten konstaterades 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.

Miljömålsberedningen föreslog vidare 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 12 nautiska mil från kustlinjen och verka för strängare regleringar av utsläpp generellt. Miljömålsberedningen föreslog vidare 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. Betänkandet har remitterats och bereds inom Regeringskansliet (Miljödepartementet).

Den 28 oktober 2021 gav regeringen Transportstyrelsen och HaV i uppdrag (I2021/02730) att tillsammans komplettera sin redovisning av uppdraget att ta fram underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg (I2020/02470). 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 havsmiljö, sjöfart och kustsamhällen. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 juni 2022.

Tillsyn av svavelreglernas efterlevnad

När svaveldirektivets skärpta regler trädde i kraft i januari 2015 sänktes den högsta tillåtna svavelhalten i marina bränslen inom svavelkontrollområdena Östersjön, Nordsjön, Engelska kanalen och Nordamerika. Transportstyrelsen har tillsyn över svavelbestämmelserna och myndigheten ansvarar för att utföra hamnstatskontroller (port state control) av utländska fartyg. Under vissa förutsättningar genomför myndigheten även kontroll av svenskflaggade fartyg. Oannonserade inspektioner är bärande i svaveltillsynen och sådan tillsyn sker vanligtvis i samband med en hamnstatskontroll. Även värdstatskontroll, som

utförs tillsammans med motsvarande myndigheter i grannländerna, kan användas i tillsynen. Tillsynsobjekten är fartyg, redare, utrustning, erkända organisationer, hamnar, hamnanläggningar, säkerhetsanordningar för sjöfart och containrar. Transportstyrelsens hamnstatskontroller är inte avgiftsfinansierade utan finansieras genom de medel som årligen anslås myndigheten.

Transportstyrelsen fick i juni 2013, innan de skärpta svavelreglerna trädde i kraft, i uppdrag av regeringen att beskriva hur en effektiv tillsyn av sjöfartens efterlevnad av de skärpta reglerna skulle gå till. I uppdraget ingick även att beskriva behov av översyn av det befintliga sanktionssystemet samt att analysera förutsättningar och åtgärder kopplade till regelverk som är nödvändiga för att sjöfarten på ett så kostnadseffektivt och konkurrensneutralt sätt som möjligt ska kunna följa reglerna.

Utsläpp av kväveoxid

De internationella transportererna med sjöfart ger upphov till betydande utsläpp av kväveoxider. Dessa utsläpp räknas inte in i de nationella utsläppen vid rapportering till FN:s luftvårdskonvention och till EU. Utsläppen av kväveoxider kan dock bidra till försurning. En stor del av de sura nedfall som drabbar Sverige kommer från internationell sjöfart, som fortfarande har dålig kväverening.

NECA-områden utses av FN:s internationella sjöfartsorganisation IMO efter att de länder som främst berörs av ett sådant område ansökt om ett utnämmande. IMO:s miljöskyddskommitté har beslutat om att inrätta ett s.k. NECA-område i Östersjön och Nordsjön som trädde i kraft 2021. Beslutet innebär att skärpta regler för sjöfartens kväveutsläpp gäller i området för fartyg som byggs fr.o.m. 2021. NECA-områden har tidigare även utsetts i andra delar av världen, bl.a. Nordamerika.

Insatser för ökat tillhandahållande och användning av hållbara förnybara drivmedel för sjöfarten

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan från december 2019 (prop. 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan) konstateras att samtidigt som en omställning till eldrift och hållbara förnybara bränslen skulle innebära minskade växthusgasutsläpp skulle sjöfartens utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar också minska väsentligt om sjöfarten övergick från olja till gas (i praktiken flytande naturgas och biogas, LNG och LBG). Regeringen pekar på att detta kan åstadkommas genom att t.ex. öka tillgängligheten till flytande biogas och flytande naturgas vid svenska hamnar.

Regeringen understryker i den nationella godstransportstrategin att det är viktigt att infrastrukturen för förnybara drivmedel möter godstransporternas behov. Regeringen framhåller härvid att infrastruktur som möjliggör för fartyg att tanka LNG är ett första steg i bytet till LBG.

Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin. Myndighetens tredje uppföljningsrapport (2021:5 Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2021) som publicerades den 31 mars 2021 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 flytande naturgas (LNG) i drift i Sverige, i Lysekil samt i Nynäshamn. Det kan även nämnas att också hamnar i Sveriges grannländer skulle kunna användas för distribution av LNG till Sverige. Det finns exempelvis en LNG-terminal i Fredrikstad i södra Norge, och i Torneå i norra Finland är en terminal under uppförande. På flera andra platser i Sverige planeras LNG-terminaler, däribland Göteborg, Helsingborg och Gävle. Det sker även utbyggnad av LBG-produktion i ökad takt och detta har möjliggjort en ökad andel till sjöfarten, bl.a. till Destination Gotland sedan förra året. Trafikanalys konstaterar att biogasandelen i fordonsgasen är över 95 procent.

I maj 2018 beslutade regeringen om ett uppdrag att inrätta ett innovationskluster för flytande biogas (dnr N2018/02934/FÖF). Genom ett ändringsbeslut i december 2019 avsatte regeringen 105 miljoner kronor 2021 för detta ändamål (dnr N2019/03150/BI).

Fonden för ett sammanlänkat Europa finansierar insatser inom ramen för bl.a. det transeuropeiska transportnätverket (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.

I den gröna given aviserade EU-kommissionen en ny rättsakt för att öka användningen av hållbara förnybara bränslen i sjöfarten. Förslaget lades fram den 14 juli 2021 (COM(2021) 557). Kommissionen föreslår bl.a. att nuvarande system där användningen av vissa biodrivmedel och förnybar el räknas upp med en multiplikator i huvudsak tas bort. Undantaget är användningen av avancerade biodrivmedel och biogas som används i flyget och sjöfarten, där rapporteringen av använd mängd föreslås räknas upp med en faktor 1,2. Regeringen har även sammanställt en faktapromemoria utifrån kommissionens förslag, Revidering av EU:s direktiv för förnybar energi (2020/21:FPM144).

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 även i regelutvecklingen internationellt för att främja alternativ drift.

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan från december 2019 anges att en lämplig myndighet ska få i uppdrag att analysera incitament för övergång till landström i hamnar, t.ex. genom införande av miljözoner. I augusti 2019 ansökte regeringen om ett undantag i enlighet med artikel 19 i energiskatte-direktivet för att Sverige fortsatt ska kunna tillämpa en lägre energiskatt på el som förbrukas i fartyg när dessa ligger i hamn (landström). Genom rådets genomförandebeslut den 29 oktober 2020 kan Sverige fortsätta att tillämpa en lägre energiskatt på landström t.o.m. den 31 december 2023.

I oktober 2020 tillsatte den dåvarande regeringen en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av transportsektorn. Infrastrukturministern är ordförande i Elektrifieringskommissionen som är rådgivande till regeringen men också har regeringens uppdrag att påskynda elektrifieringen och bidra med förslag på åtgärder som de eller andra aktörer kan genomföra. Kommissionen ska i sitt arbete beakta de av riksdagen beslutade såväl transportpolitiska, näringspolitiska och energipolitiska målen som klimatmålen 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 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. I enlighet med uppdraget ska inte Elektrifieringskommissionen föregripa den ordinarie planeringsprocessen inför framtagandet av en kommande nationell plan för transportinfrastrukturen. Hösten 2020 inledde den dåvarande regeringen också arbetet med att ta fram en nationell strategi för elektrifiering, där elektrifieringens betydelse för att nå fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del. Arbetet med elektrifieringsstrategin respektive Elektrifieringskommissionen ska komplettera varandra när det gäller elektrifiering av transportsektorn.

Mottagning av barlastvatten

Inom ramen för IMO antogs i februari 2004 den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenkonventionen). Sverige anslöt sig till konventionen 2009 och dess

bestämmelser genomförs i Sverige i huvudsak genom barlastvattenlagen (2009:1165).

Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och eliminera spridning av bl.a. skadliga vattenlevande invasiva organismer genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Konventionen anger vilka åtgärder som ska vidtas för att konventionens syfte ska uppnås. Barlastvattnet ska hanteras på vissa sätt, sediment ska omhändertas i särskilda mottagningsanordningar och fartyg bör konstrueras och byggas så att bl.a. oönskade ansamlingar av sediment begränsas. Varje fartyg ska ha en godkänd barlastvattenhanteringsplan och föra en barlastvattendagbok. Konventionsstaterna ska utöva tillsyn över att bestämmelserna följs och utfärda certifikat till de fartyg som uppfyller konventionens krav.

För att uppfylla regelverket i barlastvattenkonventionen i de allra flesta fall måste fartyg installera reningsutrustning ombord. Hamnar i Sverige har ingen skyldighet att tillhandahålla mottagningsanläggningar för barlastvatten. Enligt Transportstyrelsen är dock behovet av mottagningsanläggningar i hamn inte så stort eftersom fartygen för det mesta behöver släppa ut barlastvattnet till havs och därför bör rena vattnet ombord.

Pågående arbete

Den 31 januari 2022 beslutade regeringen om att utöka uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart (dnr I2022/00180). Ändringarna följer av det som Sverige åtog sig under FN:s klimatkonferens (COP 26) i Glasgow i november 2021. Enligt statsrådet Tomas Eneroth behöver en större andel av godset fraktas på järnväg och till sjöss för att Sverige ska nå klimatmålen. Mer inrikes sjöfart och närsjöfart kan också minska trängseln på vägarna. Statsrådet menade vidare att sjöfartens potential måste användas bättre och därför har regeringen utökat den nationella samordnarens uppdrag enligt nedan:

1. Föra en dialog med branschorganisationen Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna.
2. Genomföra en kartläggning av miljö- och klimatincitamenten i avgiftssystemen i de utländska hamnar som mest frekventeras av trafik till och från svenska hamnar. I förekommande fall ska även miljö- och klimatincitament i farledsavgifter för såväl passagerar- som godstrafik, som tas ut för trafik i farleder som ansluter till dessa hamnar, ingå i kartläggningen.
3. Föra en dialog med hamnar, rederier, transportköpare samt andra berörda aktörer för att utreda förutsättningarna för gröna korridorer och hur dessa kan utformas för att så effektivt som möjligt bidra till minskade utsläpp inom sjöfarten samt verka för att sådana etableras i enlighet med

Clydebankdeklarationen² för gröna sjöfartskorridorerna som lanserades den 10 november 2021 vid Förenta nationernas klimatmöte i Glasgow.

Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 14 oktober 2022.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om vissa miljö- och klimatfrågor, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till de insatser som genomförs inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Farleder och sjötrafikrelaterade åtgärder

Vad gäller motionsförslagen om att förhindra fartygsrutten i anslutning till känsliga områden vill utskottet särskilt uppmärksamma att Miljömålsberedningen har belyst behovet av reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden. Utskottet påminner vidare om att Miljömålsberedningen föreslår att regeringen inom ramen för IMO:s arbete ska verka för att lägga om kommersiell fartygstrafik i särskilt känsliga områden i Östersjön. Miljömålsberedningens slutsatser bereds för närvarande inom Regeringskansliet och utskottet följer med intresse det fortsatta arbetet. Med hänvisning till de insatser som vidtas och pågående beredningsarbete finner utskottet inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2021/22:2596 (V) yrkandena 5 och 6 och 2021/22:3435 (M) yrkande 8.

Främjande av hållbara förnybara drivmedel

Utskottet vill framhålla att sjöfarten är ett relativt energieffektivt trafikslag. Utskottet anser dock samtidigt att en omställning med inriktning på minskade utsläpp inom sjöfarten är angelägen och kräver ett förbättrat tillhandahållande och ökad användning av miljövänliga drivmedel. Utskottet kan i sammanhanget också konstatera att det behövs fortsatta insatser för forskning och utveckling inom området. Utskottet vill även framhålla att behovet av omställning inom sjöfarten har blivit än mer angeläget utifrån det förändrade säkerhetspolitiska läget med anledning av Rysslands invasion av Ukraina.

Utskottet anser att behovet av insatser för att öka tillhandahållandet och användningen av hållbara drivmedel är väl uppmärksammat, inte minst genom

² Clydebankdeklarationen, som lanserades under klimattoppmötet i Glasgow, innebär att de länder som stöder deklarationen ska främja sjöfartens klimatomställning genom att identifiera och verka för gröna sjöfartskorridorerna, dvs. en sträcka mellan två hamnar som, åtminstone delvis, trafikeras av utsläppsfria sjötransporter.

regeringens klimatpolitiska handlingsplan och den nationella godstransportstrategin. Likaså anser utskottet att frågan om en fossilfri Gotlandstrafik är väl beaktad. Utskottet ser också positivt på de initiativ som EU-kommissionen tagit för att öka användningen av hållbara förnybara bränslen i sjöfarten inom ramen för den gröna given. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2021/22:1210 (C), 2021/22:2596 (V) yrkande 1, 2021/22:3663 (C) yrkandena 20 och 45, 2021/22:3684 (C) yrkande 58, 2021/22:3758 (M) yrkande 4 och 2021/22:4199 (L) yrkandena 41–43.

Elektrifiering inom sjöfarten

Utskottet anser att elektrifiering är en angelägen åtgärd för att göra transportsystemet fossilfritt samtidigt som eldrift ger både lägre utsläpp och mindre buller. Utskottet påminner i sammanhanget om att eldrift med god klimatprestanda behöver vara producerad på ett hållbart sätt. Utskottet välkomnar de många initiativ som regeringen har tagit om bl.a. landström i hamnar, miljözoner och ökad elektrifiering av transportsektorn. Utskottet ser positivt på inriktningen för Elektrifieringskommissionens arbete liksom arbetet med elektrifieringsstrategin och kommer med stort intresse att följa åtgärderna för att främja en ökad elektrifiering inom sjöfarten. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2021/22:1672 (M) yrkande 3, 2021/22:3022 (SD) yrkande 10, 2021/22:3294 (MP) yrkande 2, 2021/22:3394 (L) yrkande 36, 2021/22:3663 (C) yrkande 22, 2021/22:3758 (M) yrkande 10 och 2021/22:3879 (KD) yrkande 46.

Sjöfartens klimatpåverkan

Utskottet kan konstatera att sjöfarten har flera utmaningar att hantera på miljö- och klimatområdet. Att rena sjöfartens utsläpp är därför en angelägen åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Utskottet anser att det arbete som bedrivs 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 positivt på att Sverige har varit aktivt i arbetet med att genomdriva regionala regelverk som bl.a. utsläppskontrollområden för kvävedioxid (NECA) och svaveldioxid och förbud mot toalettutsläpp. Utskottet välkomnar även att Östersjön och Nordsjön sedan 2021 klassas som ett s.k. NECA-område av IMO:s miljöskyddskommitté. Utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor inom ramen för det internationella samarbetet för att förbättra såväl havs- som landmiljöer och minska sjöfartens koldioxidutsläpp. Utskottet vill även peka på att Sverige anses vara ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet och tar ansvar för miljön. Utskottet anser att det därför är viktigt att även i fortsättningen ha en hög ambitionsnivå, vilket är till godo inte endast för miljön utan även kan utgöra ett varumärke för den svenska sjöfarten och vara till gagn för dess konkurrenskraft. Med hänvisning till de insatser som vidtas finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att för närvarande ta något

initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2021/22:2596 (V) yrkandena 2, 4 och 7, 2021/22:2954 (SD) yrkandena 22–25, 2021/22:3436 (M) yrkande 32, 2021/22:3663 (C) yrkande 21.2, 2021/22:3758 (M) yrkande 12 och 2021/22:4199 (L) yrkandena 39 och 40.

Vissa åtgärder mot utsläpp i vatten

Utskottet ser positivt på att regeringen har tagit flera initiativ i frågan om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg och vill bl.a. uppmärksamma att Miljömålsberedningens slutsatser om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar bereds inom Regeringskansliet. När det gäller frågan om att höja bötesbeloppen för oljeutsläpp i Östersjön hänvisar utskottet till den befintliga vattenföreningavgiften. Utskottet påpekar att åtgärder för att minska riskerna för oljeutsläpp är angelägna eftersom oljeutsläpp kan orsaka allvarliga miljöskador och både kort- och långvarigt påverka den marina miljön. Utskottet uppmanar därför ett fortsatt förbättringsarbete och ser med tillförsikt på att regeringen och dess myndigheter även framgent prioriterar detta arbete. Utskottet konstaterar avslutningsvis att DNA-märkning av olja redan är möjligt enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2021/22:2596 (V) yrkande 8, 2021/22:3881 (KD) yrkandena 33–35 och 2021/22:3982 (L) yrkande 4.

Mottagning av barlastvatten

Utskottet konstaterar att hamnar i Sverige inte har någon skyldighet att tillhandahålla mottagningsanläggningar för barlastvatten. Utskottet noterar samtidigt att behovet av mottagningsanläggningar i hamn är litet då fartygen för det mesta behöver släppa ut barlastvattnet till havs och därför renar vattnet ombord. De flesta fartyg har även reningsutrustning ombord för att uppfylla regelverket i barlastvattenkonventionen. Mot den bakgrunden finner utskottet för närvarande inte att det behöver ta något initiativ med anledning av motionsförslaget. Motion 2021/22:3881 (KD) yrkande 36 avstyrks därmed.

Bemanning och arbetsförhållanden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bemannings- och behörighetsfrågor inom sjöfarten samt om utbildning, kompetensförsörjning, tillsynsfrågor och arbetsmiljön på fartyg. Utskottet hänvisar till de översyner som har genomförts och det arbete som i övrigt pågår inom området. Utskottet framhåller vikten av att det ska råda goda arbetsförhållanden ombord på fartyg, ändamålsenliga bemannings- och behörighetsregler samt en stabil kompetensförsörjning inom sjöfartsområdet.

Jämför reservation 45 (M), 46 (SD) och 47 (V).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3758 yrkande 7 vill Maria Stockhaus m.fl. (M) säkerställa rekryteringen av ny personal till sjöfarten. För att säkerställa branschens långsiktiga personalbehov föreslår motionärerna att regeringen gör en översyn och i dialog med svenska rederier och hamnar ser över olika utbildningsalternativ.

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 14 framhåller Jimmy Ståhl m.fl. (SD) vikten av en trygg och säker sjöfart. Motionärerna påpekar att säkerhetsarbetet behöver prioriteras och understryker vikten av förebyggande olycksarbete på sjön eftersom olyckor kan ge omfattande konsekvenser för djur och växtlighet.

I kommittémotion 2021/22:920 yrkande 1 framför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med en plan för att överföra tillsynsansvaret för arbetsmiljön på arbetsplatser till sjöss till Arbetsmiljöverket i samarbete med Transportstyrelsen. Enligt motionärerna fungerar inte Transportstyrelsens arbetsmiljötillsyn tillfredsställande då myndigheten saknar rätt kompetens för uppgiften. I yrkande 2 framhåller motionärerna att regeringen snarast bör återkomma med förslag till ändring i fartygssäkerhetslagen så att fackliga organisationer får rätt att utse skyddsombud på arbetsplatserna ombord samt att regionala skyddsombud får samma rättigheter till sjöss som på land i enlighet med arbetsmiljölagen. För att arbetsmiljöarbetet ska fungera på bästa sätt och för att utsedda skyddsombud ska ha en rimlig möjlighet att fullgöra sitt uppdrag på bästa sätt måste fackförbunden, enligt motionärerna, ges den rätt att utse skyddsombud som föreskrivs i arbetsmiljölagen, inklusive möjligheten att praktisera systemet med regionala skyddsombud. I yrkande 3 påtalar motionärerna att regeringen bör göra en genomgripande översyn av särlagstiftningen för sjöfarten med syftet att minimera särlagstiftningen om arbetsmiljö och anställningsvillkor. Motionärerna anser att regelverket för arbetsmiljön på fartyg är komplext, detaljerat och till delar omodernt, vilket leder till att det tar orimligt lång tid att genomföra nya föreskrifter. I yrkande 4

föreslår motionärerna att regeringen ger Transportstyrelsen direktiv om att inte överlåta tillsynsarbete i fråga om arbetsmiljö och anställningsvillkor till privata aktörer, såsom klassificeringssällskap och redares egenkontroll. Utifrån rättssäkerhet och likvärdighet i bedömningarna ifrågasätter motionärerna att myndighetstillsynen delegeras till privata aktörer. I yrkande 5 anför motionärerna att regeringen bör återkomma med förslag om hur arbetstagare på svenska fartyg ska skyddas enligt svensk lagstiftning när fartyget ligger på varv i annat land. Enligt motionärerna utsätts svenska arbetstagare för onödiga och farliga risker och är i vissa fall rättslösa till följd av olika länders lagstiftning och tillsyn. I yrkande 6 påtalar motionärerna att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att skyndsamt återkomma med en handlingsplan för jämställdhet och trygghet till sjöss, inkluderande åtgärder med anledning av metoo. Motionärerna hänvisar till Transportstyrelsens rapport Sjömännens arbets- och levnadsvillkor från 2019 där det framgår att kränkande handling och trakasserier är vanligare ombord på fartyg än på arbetsmarknaden i sin helhet. I yrkande 7 föreslår motionärerna att regeringen i sina ägaruppdrag och direktiv till statliga bolag, verk, affärsverk och myndigheter ger i uppdrag åt dessa att enbart använda sjöfartstransporter som är certifierade enligt Responsible Shipping Initiative (RSI). Motionärerna vill att alla verksamheter som det offentliga på något sätt styr över, även genom ägande, ska föregå med gott exempel när det gäller klimat, miljö och social hållbarhet.

I kommittémotion 2021/22:2596 yrkande 9 anför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen snarast bör göra en översyn av utbildning och certifiering av sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg, speciellt för inlands-sjöfarten. Motionärerna påpekar att bristen på utbildad personal är ett problem för svensk sjöfart, inte minst för den inre sjöfarten, och efterfrågar därför åtgärder som dels lockar studenter till utbildningarna, dels underlättar för studenterna att utbilda sig till olika sjöfartyrken.

I motion 2021/22:3524 yrkande 1 föreslår Ola Johansson (C) att begreppet inre fart utvidgas till att omfatta allt svenskt vatten i linje med branschens önskemål. Motionären beklagar att Transportstyrelsen i sitt arbete med att se över bemannings- och behörighetsregler för mindre yrkesföretag valde att inrikta sig på att huvudsakligen justera reglerna för de lite större fartygen och bara dem i s.k. inre fart, vilket omfattar ett väldigt litet område av de vatten där svenska mindre yrkesbåtar verkar. I yrkande 2 framför motionären att den utländska behörigheten Master of Yachts tillåts på svenskflaggade båtar. Motionären vill att frågan utreds ytterligare eftersom Transportstyrelsen har anfört att den inte utan ytterligare utredning kan tillåta den väl fungerande yachtmasterutbildningen som de flesta sjöfartsnationer med mindre yrkes-sjöfart godkänner. I yrkande 3 begär motionären avslutningsvis att definitionen av de minsta yrkesfartygen ändras från det otidsenliga begreppet dräktighet till 24 meter. Motionären konstaterar att Transportstyrelsen ändrade från dräktighet som mått i fråga om kraven på utrustning den 1 april 2019 och motionären anser att Transportstyrelsen borde ändra till motsvarande gränser för bemanningsdelen.

Gällande rätt

Sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention, MLC) trädde i kraft den 20 augusti 2013 och handlar om sjömännens rättigheter till anständiga arbets- och levnadsvillkor. Sjöarbetskonventionen antogs av Internationella arbetsbyrån (ILO) 2006 och i den fastställs rättigheterna globalt för sjöpersonal. I Sverige finns till största delen motsvarande bestämmelser i befintliga lagar, förordningar och föreskrifter samt genom arbetsmarknadens parter kollektivavtal. Sjöarbetskonventionens bestämmelser omfattar inte fartyg som navigerar i inre fart. Definitionen av inre fart är trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd samt fart i Kalmarsund och nationell fart i Öresund. Detta medför att merparten av skärgårdstrafiken inte omfattas av konventionens bestämmelser.

I 4 kap. fartygssäkerhetslagen (2003:364) och 5 kap. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) finns regler om skyddsombud och skyddskommitté. På ett fartyg med minst fem ombordanställda ska ett eller flera skyddsombud utses. På fartyg med minst tolv ombordanställda ska det finnas en skyddskommitté. En skyddskommitté ska alltid inrättas om de ombordanställda begär det, även om antalet anställda understiger tolv personer.

Arbetsmiljölagen (1977:1160) och arbetsmiljöförordningen (1977:1166) gäller sedan 2003 för fartygsarbete. Regler om arbetsmiljön finns vidare i 4 kap. fartygssäkerhetslagen och 5 kap. fartygssäkerhetsförordningen. Detaljföreskrifter om arbetsmiljö på fartyg har getts ut av Transportstyrelsen och återfinns i TSFS 2019:56. I föreskriften anges vilka av Arbetsmiljöverkets föreskrifter som gäller på fartyg.

Bakgrund

Utbildning och kompetensförsörjning

För att få arbeta till sjöss krävs det rätt behörighet och certifikat eller intyg för aktuell befattning ombord. För att få detta måste man ha godkänd utbildning. Transportstyrelsen arrangerar inte några utbildningar men är den myndighet som godkänner utbildningsanordnare och utbildningar samt fortlöpande kontrollerar att de uppfyller internationella krav och standarder. På vissa fartyg har redaren själv möjlighet att utbilda egen personal. Det finns t.ex. möjlighet för redare att utbilda egen personal i säkerhet på passagerarfartyg och roropassagerarfartyg. I Sverige finns det två högskolor, ett tiotal gymnasieskolor samt ett tjugotal enskilda privata aktörer som är godkända av Transportstyrelsen för att utbilda sjömän inom handelssjöfarten.

I Internationella sjöfartsorganisationens internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) anges hur utbildningen för sjöpersonal ska vara utformad. Sverige anslöt sig till konventionen i början av 80-talet och den har sedan dess utgjort grunden för i

stort sett all utbildning som bedrivs för sjömän. Genom bl.a. fartygssäkerhetsförordningen, förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal införlivas STCW-konventionen i svensk rätt. Förordningen om behörigheter för sjöpersonal beskriver bl.a. vilka praktiska och teoretiska kunskaper som krävs för att en viss behörighet ska kunna utfärdas. Av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd framgår också vilka rättigheter de olika behörigheterna ger.

År 2020 utvidgades ändamålet för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22. Ändringen innebär att anslaget även får användas till att utbilda eller ge bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn (prop. 2019/20:1, bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111).

Under juli 2019 genomförde Sjöfartsverket och Transportföretagen tillsammans med rederierna och skolorna en informationskampanj, den s.k. Sjöfartskonvojen, om sjöfartens betydelse för Sverige där information även gavs om sjöfartssektorns arbetsmöjligheter. Kampanjen gav effekt och Transportföretagen uppger att ansökningarna till sjöbefälsutbildningarna ökade både till högskolorna (Chalmers och Linnéuniversitetet) och till sjöfartsutbildningarna på gymnasienivå. Antalet kvinnliga sökande till utbildningarna ökade också. Transportföretagen uppger även att det under 2019 gjordes ett omfattande påverkansarbete för att den nedläggningshotade sjöfartsutbildningen på Härnösands gymnasium skulle startas igen. Hösten 2020 kunde 32 nya förstaårselever påbörja sin utbildning till matros och motorman. Under covid-19-pandemin har inga fysiska utbildnings- och skolmässor kunnat genomföras, utan man har i stället använt sig av digitala kampanjer i sociala medier. Det har också varit svårt för skolorna att genomföra fysiska öppna hus. Enligt statistik från Transportföretagen verkar den stigande trenden för förstahandssökande till sjöfartsgymnasierna och sjöingenjörsprogrammet ha brutits under 2021. För att öka antalet sökande till sjöingenjörsprogrammet har Transportföretagen lanserat en digital kampanj som kommer att pågå under perioden den 22 februari–19 april 2022 där man via skraddarsydda filmer på sociala medier försöker få fler unga och teknikintresserade ungdomar att söka till sjöingenjörsprogrammet. Transportföretagen uppger vidare att de arbetar nära både högskolorna och gymnasieskolorna och har skapat möjligheter för rederierna att på ett enkelt sätt möta elever och studenter digitalt och ge dem möjlighet att presentera sig för sina framtida arbetstagare. Ett långsiktigt arbete pågår också för att säkra antalet praktikplatser ombord.

Arbetsvillkor och arbetsmiljö

Många av de svenska reglerna på arbetsmiljöområdet inom sjöfarten har sitt ursprung i internationella krav från Europeiska unionen, ILO eller IMO som

Sverige har förbundit sig att följa. Det görs genom att kraven införs i svenska författningar.

Av 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen framgår att Transportstyrelsen har samma roll som Arbetsmiljöverket när det gäller fartyg och fartygsarbete. Transportstyrelsen har därmed samma ansvar för regler för fartyg och fartygsarbete som Arbetsmiljöverket har för landets övriga arbetsplatser. När arbetsmiljölagen 2003 även började gälla för fartygsarbete angavs under lagens tillämpningsområde att när det gällde fartyg och fartygsarbete skulle allt som sas om Arbetsmiljöverket i stället gälla Sjöfartsverket. När Transportstyrelsen sedan bildades 2009 överfördes detta ansvar från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen. Förutom den samverkan mellan Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket som regleras i lagar och förordningar finns en överenskommelse om samverkan mellan myndigheterna, både på myndighetsnivå och inom de olika trafikslagen. Överenskommelsen gäller bl.a. tillsyn, normgivning, kompetensutveckling, statistik och att bistå varandra med sakkunskap.

Vissa av Transportstyrelsens tillsynsuppgifter har delegerats till erkända organisationer (klassningssällskap). Trots viss delegering av arbetsmiljötillsynen hanterar dock Transportstyrelsen fortfarande frågor som skyddsombudsstopp, begäran om föreläggande eller förbud (enligt 6 kap. 6 a § arbetsmiljölagen) och klagomål på arbetsmiljön. Transportstyrelsen fattar också beslut om undantag från regelkrav även om en erkänd organisation utför tillsynen. Transportstyrelsens kontroll av de erkända organisationerna sker genom inspektion ombord men också genom revision av deras verksamhet. Tillsyn av utländska fartyg sker genom hamnstats- och värdstatskontroller. Myndighetens tillsyn av svenskflaggade fartyg kan genomföras som en dokumentationskontroll, en periodisk besiktning eller en inspektion ombord. Myndigheten genomför även kontroll av rederier.

Regler för hur skyddsombud utses finns i 6 kap. arbetsmiljölagen, där det anges att dessa utses av en lokal arbetstagarorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Finns det inte någon sådan organisation utses skyddsombud av arbetstagarna. För ett arbetsställe där en sådan skyddskommitté som avses i 8 § inte har tillsatts får en lokal avdelning inom ett förbund eller en med en sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare utse ett skyddsombud utanför kretsen av arbetstagarna på arbetsstället, ett s.k. regionalt skyddsombud. Rätten att utse ett regionalt skyddsombud gäller endast om avdelningen eller sammanslutningen har någon medlem på arbetsstället.

I arbetsmiljölagen anges även att bestämmelser om hur skyddsombud på fartyg ska utses finns i fartygssäkerhetslagen. I 4 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen föreskrivs att på ett fartyg med minst fem ombordanställda ska ett eller flera skyddsombud utses bland dessa. Skyddsombud ska utses även på andra fartyg, om det behövs. Skyddsombud utses av de ombordanställda. I val av skyddsombud deltar inte befälhavaren, den tekniska chefen eller en sådan ledamot av en skyddskommitté som har utsetts av en arbetsgivare. Vidare ska det enligt 4 kap. 14 § fartygssäkerhetslagen på ett fartyg vars besättning

normalt uppgår till minst tolv personer finnas en skyddskommitté, sammansatt av företrädare för redaren och de ombordanställda. En skyddskommitté ska tillsättas även på ett annat fartyg, om de ombordanställda begär det. I skyddskommittén kan det ingå företrädare även för andra arbetsgivare än redaren. De ledamöter av kommittén som inte företräder redaren eller någon annan arbetsgivare utses av de ombordanställda. I val av sådana ledamöter deltar inte befälhavaren, den tekniska chefen eller en ledamot av kommittén som före valet har utsetts av en arbetsgivare. Av 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen framgår att tillsynen över arbetsmiljön utövas av Transportstyrelsen i samverkan med Arbetsmiljöverket för sjöfarten.

Vid en frågestund i riksdagen i mars 2020 framhöll infrastrukturminister Tomas Eneroth att det är principiellt viktigt att det är de fackliga organisationerna, som är de anställdas företrädare, som utser sina skyddsombud. I den mån gällande regelverk visar sig vara i konflikt med detta sa sig ministern vara beredd att göra en översyn på området.

Transportstyrelsen redovisade i september 2019 rapporten Sjömannens arbets- och levnadsvillkor – Fartygens efterlevnad av sjöarbetskonventionen och sjömannens upplevelse av sin organisatoriska och sociala arbetsmiljö. I rapporten utreder Transportstyrelsen svenska och utländska fartygs efterlevnad av sjöarbetskonventionen samt sjömannens upplevelse av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön ombord på svenska fartyg. I rapporten framkommer att sett till fartygens efterlevnad av sjöarbetskonventionen har fartygen oftast brister relaterade till skydd mot olyckor. Fartyg som är registrerade utanför Europa har i högre grad brister relaterade till sjömannens grundläggande rättigheter, såsom tillgång till mat och rent vatten och att få betalt för sitt arbete. Det framkommer även att det finns indikationer på att det förekommer dolda brister på utländska fartyg som anlöper svenska hamnar, såsom falska anställningsavtal och justerade vilotidsjournaler. Vidare framkommer det i den enkätstudie som genomförts att det finns indikationer på att det är vanligare med kränkande handlingar och trakasserier ombord på fartyg än på arbetsmarknaden i sin helhet. Kön är den vanligaste orsaken, men även ålder, maktförhållanden och hierarki uppges ligga till grund för kränkande handlingar och trakasserier. Intendenturpersonalen (d.v.s. de som arbetar med service, försäljning, städning, servering och underhåll) och kvinnliga sjömän upplever generellt en sämre social och organisatorisk arbetsmiljö. I rapporten anför Transportstyrelsen att den behöver se över sina arbets sätt inom ramen för sitt ansvar för arbetsmiljö för fartygsarbete. Myndigheten behöver bl.a. öka fokus på den organisatoriska och sociala arbetsmiljön i sin tillsyn av svenskflaggade fartyg. Transportstyrelsen behöver också se över sina arbetssätt och samarbeten för att öka möjligheterna att upptäcka dolda brister under hamnstatskontroller av utländska fartyg.

Utöver sin roll som tillsynsmyndighet medverkar Transportstyrelsen även i internationella förhandlingsarbeten. Förutom de ståndpunkter som gäller i en viss individuell sakfråga har Sverige även ett antal fasta prioriterade frågor som alltid ska beaktas i en förhandling där jämställdhet och hållbarhet ingår.

Under hösten 2019 bildade några av Sveriges största köpare av bulktransporter till havs – EFO, Lantmännen, Stockholm Exergi och Södra – 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 sjötransport 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.

Regler för behörigheter

Konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (den s.k. STCW-konventionen) är genomförd i EU-rätten genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Direktivet justerades något 2019 genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1159 för att införa förbättrade möjligheter att erkänna tredjelandsbehörigheter, vilket ska vara genomfört senast den 2 augusti 2021. Regelverket bidrar till att upprätthålla en hög nivå av sjösäkerhet och att förhindra föroreningar. Regelverket gör det också lättare för sjöfolk att röra sig fritt inom EU, vilket gör sjöfartssektorn mer attraktiv som karriärval och hjälper till att åtgärda bristen på kvalificerad personal. Enligt den gemensamma EU-mekanismen för erkännande av behörighetsbevis och certifikat för sjöfolk från länder utanför EU kontrollerar kommissionen regelbundet att EU:s medlemsländer och tredjeländer uppfyller kraven i EU:s direktiv och i konventionen.

Transportstyrelsen fick 2016 i uppdrag att se över bemannings- och behörighetsregler och reglernas tillämpning för fartyg som omfattas av Projekt nationella föreskrifter (PNF). Bakgrunden till uppdraget var att företag och organisationer inom den nationella sjöfartsbranschen framfört att Transportstyrelsens behörighets- och bemanningskrav inte alltid är anpassade till den dagliga verksamheten. I september 2017 redovisade Transportstyrelsen resultatet i en rapport (dnr TSS 2016-404). Översynen resulterade i ett antal föreskriftsändringar som trädde i kraft den 1 januari 2018 och avser behörigheter med syftet att ge ökade möjligheter för sjömän inom skärgårdstrafiken att tillgodoräkna sig tillräcklig behörighetsgivande tjänstgöring och ge ökade möjligheter för rederierna att bemanna sina fartyg.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om bemannings- och behörighetsfrågor inom sjöfarten samt om utbildning, kompetensförsörjning, tillsynsfrågor och arbetsmiljön på fartyg, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena 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 betona vikten av att det ska råda goda arbetsförhållanden ombord på fartyg, ändamålsenliga bemannings- och behörighetsregler samt en stabil kompetensförsörjning inom sjöfartsområdet. Utskottet utgår från att regeringen följer dessa frågor och vid behov tar initiativ till de regeländringar som behövs. När det gäller den långsiktiga kompetensförsörjningen inom sjöfarten understryker utskottet vikten av att den är god och att det är angeläget att branschens aktörer, berörda myndigheter och utbildningsanordnare samarbetar kring detta. I fråga om sjömannens arbets- och levnadsvillkor välkomnar utskottet att Transportstyrelsen gjort en angelägen översyn och identifierat relevanta åtgärder som den behöver vidta. Utskottet påminner vidare om att Transportstyrelsen i internationella förhandlingsarbeten, förutom de ståndpunkter som gäller en viss individuell sakfråga, alltid ska beakta jämställdhet och hållbarhet då detta är prioriterade frågor ur ett svenskt perspektiv. När det gäller anpassningar av bemanningsregler för den mindre yrkessjöfarten vill utskottet peka på att det nyligen har genomförts en gedigen översyn inom området och att utskottet utgår från att berörda myndigheter vid behov anpassar reglerna för behörigheter och utbildning för sjöfolk på ett ändamålsenligt sätt inom ramen för internationella överenskommelser. Med hänvisning till de översyner som har genomförts och det arbete som i övrigt pågår inom området finner utskottet inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrks motionerna 2021/22:920 (V) yrkandena 1–7, 2021/22:2596 (V) yrkande 9, 2021/22:2954 (SD) yrkande 14, 2021/22:3524 (C) yrkandena 1–3 och 2021/22:3758 (M) yrkande 7.

Vissa internationella frågor

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 48 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 8 framför Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att Sverige aktivt bör verka i internationella samarbeten som berör sjöfarten. Motionärerna menar att sjöfarten är ett prioriterat område när det gäller

internationella samarbeten och ser därmed positivt på det arbete som utförs i sjöfartsorganisationer som t.ex. den internationella sjöfartsorganisationen IMO. I yrkande 20 anför motionärerna vidare att svenska intressen bör säkras i särskilt otrygga farvatten. Motionärerna påpekar att sjöfarten behöver verktyg och skydd, både proaktivt och reaktivt, för att klara sig undan attacker från sjöpirater och menar att dessa frågor behöver lyftas upp i ett internationellt forum.

Gällande rätt

2006 års sjöarbetskonvention trädde i kraft i Sverige 2013 och ILO antog därefter ett antal ändringar i konventionen under 2018. Ändringarna berör en sjömans rättigheter vid sjöröveri och väpnat rån mot fartyg. Anledningen till denna ändring är att stärka sjömäns anställningsskydd, och de rättigheter anställningsförhållandet ger, i det fall de i sitt arbete som anställda på ett fartyg råkar ut för sjöröveri eller väpnat rån och tillfångatas. Riksdagen beslutade i maj 2020 om att godkänna 2018 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (prop. 2019/20:85, bet. 2019/20:TU16, rskr. 2019/20:280).

I maj 2013 beslutade riksdagen om en ny lag om beväpnad bevakning ombord på svenska fartyg (prop. 2012/13:78, bet. 2012/13:TU10, rskr. 2012/13:202). Syftet med lagen är att förhindra s.k. piratattacker genom att möjliggöra bevakning för att skydda fartyg, besättning, passagerare och last mot angrepp av utomstående personer på fartyg som befinner sig utanför EES och omfattas av den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Reglerna innebär att en redare kan få tillstånd för beväpnad bevakning ombord på fartyg som löper en risk att utsättas för piratangrepp och innebär att säkerhetspersonalen har rätt att inneha vissa slag av skjutvapen och ammunition ombord. Lagen gäller sedan juli 2013.

Pågående arbete

Sjöfarten har en internationell karaktär, vilket innebär att för att åtgärder på främst säkerhets- och miljöområdena ska bli verkningsfulla måste de i regel vidtas inom ramen för internationellt samarbete. För detta finns bl.a. ett antal organisationer och internationella instrument. FN:s havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, Unclos), som trädde i kraft 1994, reglerar nationernas rättigheter och skyldigheter när det gäller deras nyttjande av haven. IMO är ett av FN:s fackorgan och arbetar främst med åtgärder för att höja sjösäkerheten, stärka sjöfartsskyddet, förenkla för sjöfarten samt skydda den marina miljön. Även sjöfartens roll för att nå klimatmålen är en viktig fråga för organisationen. Inom IMO bedrivs också arbete med att öka kvalitetskraven på flaggstaters sjöfartsadministrationer. IMO har 174 medlemsstater, och Sverige har varit medlem sedan 1959. IMO har antagit omkring 40 konventioner och protokoll.

Den integrerade havspolitikerna inom EU initierades genom EU-kommissionens vitbok om politikområdet hösten 2007, den s.k. blåboken. Europeiska unionens råd har vid flera tillfällen antagit slutsatser kopplade till den integrerade havspolitikerna. Denna politik fokuserar på havsområdena inom EU och internationellt, t.ex. via partnerskap med Kina och Kanada, samt biståndsrelaterade projekt.

FN:s medlemsländer antog 2015 Agenda 2030, en universell agenda som innehåller 17 globala mål för en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. I hållbarhetsmål 14 Hav och marina resurser, där Sverige tog på sig ett särskilt ansvar i och med anordnandet av FN:s första stora havskonferens, finns kopplingar till sjöfarten.

En stor del av svensk utrikeshandel är beroende av sjöfarten. Sverige kan som medlem i IMO arbeta för att påverka lagar och regler som rör de fartyg som trafikerar våra vatten. Det handlar om säkerhet, miljö- och klimatpåverkan och inte minst de sociala förhållandena ombord. IMO:s generalförsamling utgörs av samtliga IMO:s medlemsstater och träffas vartannat år. Rådet har 40 rådsmedlemmar. I december 2021 valdes Sverige in i styrelsen för IMO.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om internationell samverkan kring vissa sjöfartsfrågor och skydd mot sjöröveri, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till det arbete som skedde inom ramen för internationellt samarbete. 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 bli verkningsfulla. Därför är exempelvis FN:s havsrättskonvention, IMO och EU viktiga för sjöfarten. Utskottet förutsätter att regeringen agerar aktivt i dessa forum och välkomnar i sammanhanget att Sverige åter är rådsmedlem i IMO, vilket innebär att Sverige får större möjligheter att driva på i frågor om t.ex. ökad sjösäkerhet och minskad miljö- och klimatpåverkan för sjöfarten. När det gäller frågan om sjöröveri kan utskottet liksom tidigare konstatera att frågan dessvärre ständigt är aktuell inom vissa områden och att problemen kvarstår. Utskottet bedömer samtidigt att frågan om att bekämpa denna typ av brottslighet bör tas om hand inom ramen för det internationella samarbetet. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2021/22:2954 (SD) yrkandena 8 och 20.

M/S Estonia

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att tillsätta en ny utredning om M/S Estonias förlisning. Utskottet hänvisar till pågående initiativ och att lagstiftningen ändrades i juli 2021 för att möjliggöra sådan verksamhet som avser att utreda fartygets förlisning.

Motionen

I motion 2021/22:227 vill Magnus Jacobsson (KD) att en oberoende internationell utredning genomförs av M/S Estonias förlisning. Motionären konstaterar att det över tid har dykt upp nya underlag och nya fakta om förlisningen och menar att det behövs en internationell utredning som klargör vad som orsakade fartygskatastrofen.

Bakgrund

Den 28 september 1994 förliste färjan M/S Estonia efter att fartygets bogvisir lossnat i hårt väder på öppet hav under färd från Tallinn till Stockholm. Ombord fanns 989 personer, varav 852 förolyckades. Den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen (JAIC) lämnade en slutrapport i december 1997. Kommissionen drog slutsatsen att bogvisirets låsanordningar och gångjärn brast till följd av belastningarna av ett eller två vågslag mot visiret. Låsanordningarna skulle ha behövt vara flera gånger starkare för att ge en rimlig säkerhetsmarginal. Kommissionen fann att ingen av parterna (varvet, klassningssällskapet eller sjöfartsmyndigheterna) betraktat visirets fästen och lås som vitala för fartygets säkerhet. Rutinerna verkar dock ha varit liknande vid andra nybyggen i Östersjöområdet under tiden för bygget. JAIC:s slutrapport väckte en hel del reaktioner. Alla höll inte med om slutsatserna. Anhörigorganisationer kritiserade rapporten som också fick kritik från sjöfartsorganisationer och ett antal utomstående personer. Bland annat kritiserades JAIC för att man inte kunde förklara varför M/S Estonia sjönk så snabbt. Det normala hade varit att båten hållit sig flytande ganska länge, liggande upp och ned. Frågan om en ny, oberoende haveriutredning har tagits upp många gånger av anhörigorganisationer, intresseorganisationer, enskilda personer och riksdagsledamöter från alla partier. Regeringarna i Estland, Finland och Sverige har sagt nej till en ny, oberoende haveriutredning.

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

För att skydda M/S Estonia som ett sista vilorum för olycksoffren från all störande verksamhet ingick Estland, Finland och Sverige en överenskommelse

som bl.a. innebär att området kring vraket ska betraktas som ett sista vilorum för olycksoffren och att all störande verksamhet ska kriminaliseras (SÖ 1995:36 Estoniaöverenskommelsen). Sverige införde en särskild lag om gravfrid som trädde i kraft den 1 juli 1995. För att ytterligare förstärka skyddet av vraket som ett sista vilorum för olycksoffren antogs i Stockholm den 23 april 1996 ett tilläggsprotokoll till Estoniaöverenskommelsen (SÖ 1997:52). I egenskap av depositarie har Sverige noterat att Danmark, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland och Storbritannien har tillträtt Estoniaöverenskommelsen. Haveriplatsen har också varit under kontinuerlig bevakning. Under de första åren låg en svensk isbrytare vid platsen. Senare infördes elektronisk övervakning som sköts av den finska kustbevakningen.

Med anledning av en tv-sänd dokumentärserie hösten 2020 om M/S Estonias förlisning har nya frågor väckts om omständigheterna kring förlisningen. Statsrådet Mikael Damberg informerade med anledning av detta den 15 oktober 2020 trafikutskottet om frågor om ytterligare utredning av fartyget M/S Estonias förlisning. Trafikutskottets ledamöter har därefter även inbjudits att ta del av den information som inrikesministern lämnade om M/S Estonia vid utrikesutskottets sammanträde den 14 januari 2021.

Den 1 juli 2021 infördes ett nytt undantag från det straffsanktionerade förbudet mot dykning och annan undervattensverksamhet vid vraket efter passagerarfartyget Estonia (prop. 2020/21:165, bet. 2020/21:JuU36, rskr. 2020/21:343). Undantaget omfattar sådan verksamhet som avser att utreda fartygets förlisning. Syftet är att möjliggöra för Statens haverikommission att genomföra fortsatta utredningar för att bedöma nya uppgifter, offentliggjorda i september 2020, om håll i skrovet på fartygets styrbordssida.

Skriftliga frågor och interpellationer

Statsrådet Mikael Damberg besvarade under hösten 2020 flera skriftliga frågor om ytterligare utredning av förlisningen av fartyget M/S Estonia. I ett svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:618) som lämnades den 2 december 2020 redovisade inrikesministern bl.a. att regeringen med anledning av de nya uppgifterna om skador på M/S Estonias skrov har inlett en konstruktiv dialog med Estland och Finland, detta samtidigt som haveriutredningsmyndigheterna i Estland, Finland och Sverige genomför en gemensam preliminär bedömning av de nya uppgifterna. Eftersom Estland är flaggstat sker detta under ledning av den estniska haveriutredningsmyndigheten. Statsrådet pekade på att den preliminära bedömningen syftar till att överväga om nya utredningsåtgärder bör vidtas och i så fall vilka slags åtgärder. Ytterligare olycksundersökningar vid M/S Estonias förlisningsplats ska i förekommande fall utföras av en eller flera permanenta olycksundersökningsmyndigheter i enlighet med den reglering som gäller för det. Inrikesministern framhöll även att regeringen tar de nya uppgifterna om skador på M/S Estonias skrov på största möjliga allvar och kommer att vidta de åtgärder som kan behövas med anledning av det.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om att tillsätta en ny utredning om M/S Estonias förlisning, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till pågående initiativ inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framföra att M/S Estonias förlisning var en stor katastrof som påverkade, och alltså påverkar, inblandade och anhöriga. Utskottet konstaterar att de två studier av fartygets sjunkförlopp som har genomförts i allt väsentligt bekräftar det händelseförlopp som enligt JAIC orsakade M/S Estonias förlisning. Utskottet uppmärksammar vidare att det sedan juli 2021 finns ett nytt undantag från det straffsanktionerade förbudet mot dykning och annan undervattensverksamhet vid Estonias vrak som möjliggör fortsatta utredningar för att bedöma nya uppgifter. Mot bakgrund av vad som här anförts finner utskottet inte skäl att ta något initiativ med anledning av motion 2021/22:227 (KD) som därmed avstyrks.

Båtregister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om införande av båtregister. Utskottet framhåller att det är angeläget att finna välfungerande och kostnadseffektiva lösningar där de problem som finns åtgärdas utan att fritidsbåtsägaren drabbas av onödiga kostnader eller betungande administration.

Jämför reservation 49 (C) och 50 (V).

Motionerna

I partimotion 2021/22:3279 yrkande 41 framför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att Transportstyrelsen, eller någon annan lämplig myndighet, bör ges i uppdrag att upprätta och hålla ett båtregister med obligatorisk anmälan för fritidsbåtar. Sverige saknar i dag ett nationellt fritidsbåtsregister och motionärerna betonar att detta behövs för att kunna veta hur många fritidsbåtar som finns, bedriva en hållbar fritidsbåtsförvaltning samt identifiera ägare till dumpade båtar.

I kommittémotion 2021/22:3665 yrkande 29 anför Magnus Ek m.fl. (C) att möjligheten att införa ett obligatoriskt ägarregister för båtar eller en tvingande ansvarsförsäkring bör ses över. Motionärerna konstaterar att det i dag finns ungefär 100 000 båtar i Sverige som närmar sig sitt bästföredatum eller redan har passerat det och för att enklare kunna hantera skrotbåtar och vrak vill motionärerna utreda hur ett obligatoriskt register kan införas.

I motion 2021/22:1269 yrkande 2 föreslår Abraham Halef (S) att möjligheten att återinföra ett obligatoriskt fritidsbåtsregister ses över. Motionären pekar på att ändamålet med ett båtregister är att ge underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss och att registret även ger information om antalet fritidsbåtar i Sverige.

I motion 2021/22:1414 efterfrågar Adnan Dibrani m.fl. (S) en översyn av behovet av att skapa ett nationellt båtregister för landets fritidsbåtar. Antalet fritidsbåtar har ökat under de senaste åren och motionärerna konstaterar att detta leder till ökad risk för tillbud och olyckor utan att de inblandade båtarna kan identifieras.

Gällande rätt

Det svenska fartygsregistret är inrättat för registrering av skepp, skeppsbyggen och båtar. Fartyg vars största längd överstiger 24 meter räknas som skepp, och fartyg vars största längd är 24 meter eller mindre räknas som båtar. Alla skepp måste vara registrerade i fartygsregistret. Samtliga båtar vars största längd är minst 15 meter ska registreras, oavsett vad båten används till. Utöver detta är båtar med en största längd från 5 meter registreringspliktiga om de används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, bogsering eller bärgning, fiske eller annan fångst eller uthyrning till allmänheten. Båtar som används till fiske i saltsjön och båtar som tar fler än tolv passagerare är registreringspliktiga även om båtens största längd understiger 5 meter.

Bakgrund

Tillkännagivande om ett fritidsbåtsregister

Riksdagen tillkännagav i mars 1995 att regeringen borde överväga ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister (bet. 1994/95:TU12). Den dåvarande regeringen gav i januari 2003 i uppdrag åt Sjöfartsverket att utreda de tekniska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Uppdraget redovisades i oktober 2003. Remissinstanserna var överlag kritiska till Sjöfartsverkets rapport. En departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32) utarbetades och remitterades. I budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22) behandlade den dåvarande regeringen frågan om att återinföra det statliga fritidsbåtsregistret och framförde i sin bedömning att så inte bör ske.

Omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar

Regeringen gav i december 2009 Naturvårdsverket i uppdrag att föreslå ett system för omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar samt, utifrån Statskontorets förslag i rapporten Vrak och ägarlösa båtar (2008:6), föreslå ett system för att spåra ägare samt forsla bort och eventuellt skrota övergivna nedskräpande fritidsbåtar. Naturvårdsverket presenterade i juni 2011 rapporten

Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar. I rapporten lämnas bl.a. förslag om att införa ett producentansvarssystem för fritidsbåtar, om ett obligatoriskt fritidsbåtsregister för alla fritidsbåtar som inte är registrerade i något annat register med motsvarande spåringsmöjlighet och om att ändra reglerna för att ge kommunerna bättre möjligheter att omhänderta fartygsvrak.

I proposition 2016/17:178 Skärpt ansvar för fartygsvrak föreslog regeringen att Sverige skulle tillträda 2007 års internationella Nairobi-konvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen). Regeringen föreslog också de lagändringar som behövs till följd av tillträdet. Förslagen innebär att fartygets ägare ska vara skyldig att avlägsna fartygsvrak som utgör en fara för sjöfarten eller för miljön eller vidta någon annan åtgärd för att komma till rätta med faran. Ägaren ska också svara för de kostnader som åtgärderna medför, förutom i vissa undantagsfall. När det är fråga om större fartyg ska ägaren enligt regeringens proposition dessutom vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring eller ställa en annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar. I propositionen redovisar regeringen att tillämpningen av vrakkonventionen inte är begränsad till vissa slags fartyg utan i princip också omfattar fritidsfartyg. Däremot är det en förutsättning att vraket i fråga utgör en fara i konventionens mening för att det ska finnas en skyldighet att avlägsna det eller att vidta någon annan åtgärd för att undanröja faran. Att ett fartygsvrak anses skräpa ned omgivningen är alltså normalt inte i sig tillräckligt för en tillämpning av den föreslagna regleringen. Regelverket kan inte heller tillämpas retroaktivt på redan inträffade sjöolyckor. I propositionen redovisade regeringen att den inte inom ramen för det aktuella lagstiftningsarbetet hade underlag för att överväga utformningen av ett regelverk som har ett mer omfattande tillämpningsområde än vrakkonventionen. Regeringen anförde dock att den kan återkomma till frågan vid ett senare tillfälle.

Pågående arbete

Transportstyrelsen genomför båtlivsundersökningen vart femte år och den senaste omgången som avser hösten/vintern 2020 presenterades i mars 2021 (dnr 2021-2170). Omkring 6 000 hushåll med personer i åldern 20–74 år deltog i undersökningen som genomfördes via telefonintervjuer. Undersökningen visar på att det uppskattningsvis fanns omkring 948 900 fritidsbåtar i Sverige, varav ca 864 200 var i sjödugligt skick. I totalt 16 procent av de svenska hushållen fanns det minst en fritidsbåt, vilket är en ökning med 2 procentenheter jämfört med för fem år sedan. Covid-19-pandemin påverkade även båtlivet under 2020 genom att personer var ute mer med fritidsbåt än de annars skulle ha varit, troligen som en följd av att det var svårt att åka på utlandssemester. Samtidigt fanns det en grupp som avstod från att åka ut med fritidsbåt på grund av pandemin. Bland dem som var ute med fritidsbåt oftare som en följd av pandemin tror en majoritet att vanan kommer att bestå efter att pandemin är över.

Båtreturet är ett nationellt nätverk för miljömässigt korrekt insamling och återvinning av fritidsbåtar. Båtreturet har en webbsida och deras målsättning är att det ska vara enkelt att få hjälp med hela processen att ta hand om en uttjänt båt för privatpersoner, båtklubbar, försäkringsbolag, fastighetsägare, båtvarv, kommuner eller andra aktörer. Bakom nätverket står Sweboat som är båtbranschens organisation för båtillverkare, varv, importörer, tillverkare, tillbehörsleverantörer m.fl., i samarbete med Stena Recycling och Båtskroten Sverige AB. Båtreturet är inte en juridisk person utan en samverkansplattform utan vinstintresse. Processen omfattar identifiering, ägarkontroll, kostnadsuppskattning för eventuell förbehandling, transport och återvinning.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om att införa båtregister, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Utskottet framhöll samtidigt att det är angeläget att finna väl fungerande och kostnadseffektiva lösningar där de problem som finns åtgärdas utan att fritidsbåtsägaren drabbas av onödiga kostnader eller betungande administration. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att övergivna båtvrak är ett problem som växer i omfattning och att det ofta är markägaren som får bekosta bortforsling av vrak där ägaren inte går att spåra. Att plast- och träbåtar blir liggande i naturen under lång tid kan dessutom ge allvarliga negativa miljökonsekvenser. Båtarna förfular också miljön och kan på olika sätt innebära risker för människor. Utskottet konstaterar vidare att ett införande av fritidsbåtsregister skulle kunna innebära fördelar när det gäller sjösäkerhet och ordningsfrågor, men noterar samtidigt att det inte är klarlagt om kostnaderna för införandet och upprätthållandet av ett register skulle överväga nyttan. Utskottet anser därför inte att det är motiverat att återinföra ett statligt fritidsbåtsregister men framhåller att det är angeläget att finna väl fungerande och kostnadseffektiva lösningar där problemen åtgärdas utan att fritidsbåtsägare drabbas av onödiga kostnader eller betungande administration. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2021/22:1269 (S) yrkande 2, 2021/22:1414 (S), 2021/22:3279 (V) yrkande 41 och 2021/22:3665 (C) yrkande 29.

Sjömätning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om utmärkning av sjökort och mättillstånd i hav och vatten. Utskottet hänvisar bl.a. till att Sjöfartsverket tillsammans med båtlivsorganisationerna har inlett ett arbete med att förbättra sjökorten genom nya mätningar. Utskottet konstaterar också att gällande regler för sjögeografisk information är utformade för att säkerställa den nationella säkerheten.

Jämför reservation 51 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 21 föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att utmärkningen av sjökort ses över. Enligt motionärerna bör det upprättas en webbplats eller en mobilapplikation där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater för grund som saknas på befintliga sjökort och på så sätt förhindra olyckor som medför stora kostnader för enskilda båtägare och försäkringsbolag.

I motion 2021/22:2845 tar Betty Malmberg (M) upp att forskares arbete försvåras av lagen (2016:319) om skydd för geografisk information eftersom forskare måste ansöka om tillstånd och har svårigheter att dela data med kollegor medan privata fritidsbåtar däremot kan mäta havsbottnar med avancerade ekolod utan några säkerhetskontroller. I yrkande 2 efterfrågar motionären därför en översyn av permanent mättillstånd i hav och vatten för berörda forskare och forskningsmyndigheter (som har säkerhetsklassats). I yrkande 3 framför motionären vidare att de som får mättillstånd för något område automatiskt bör få spridningstillstånd för uppgifterna.

Gällande rätt

Lagen om skydd för landskapsinformation (1993:1742) ersattes i maj 2016 av lagen (2016:319) om skydd för geografisk information. I denna lagstiftning finns bestämmelser som begränsar rätten till sjömätning och spridning av en sammanställning av geografisk information. Syftet med bestämmelserna är att skydda uppgifter av betydelse för totalförsvaret. Enligt de regler som gäller får sjömätning inte utföras inom Sveriges sjöterritorium, med undantag av insjöar, vattendrag och kanaler. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får dock i enskilda fall besluta om tillstånd. Tillstånd ska ges om sjömätningen inte kan antas medföra skada för totalförsvaret. Beslutet om tillstånd får innehålla villkor om att den geografiska informationen endast får användas för ett visst ändamål eller efter iakttagande av särskilda säkerhetsåtgärder. Reglerna innebär samtidigt att det inte behövs tillstånd för ringa

sjömätning eller sjömätning som utförs i en allmän hamn av den som ansvarar för hamnen.

Bakgrund

Utmärkning av grund

Sjöfartsverket ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. En viktig del i det arbetet är att producera sjökort av hög kvalitet och ge bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. All sjögeografisk information finns digitalt lagrad i en databas varifrån olika produkter produceras. Sjöfartsverket ger ut 117 sjökort tryckta på papper och levererar digitala sjökort till både handelsfartyg och fritidsbåtssektorn. Informationen i databasen är lagrad i sex olika skalområden. Hydrografisk information såsom djupkurvor och djupsiffror utgör, tillsammans med nautiska objekt som fyrar, prickar och bojar, stommen i sjökorten. Sjökortsdatabasen uppdateras dagligen av Sjöfartsverkets personal och det görs ca 2 600 större förändringar per år i databasen. Informationsinsamling och kvalitetshöjande projekt pågår kontinuerligt för att förbättra produkterna. Sjöfartsverkets databas är heltäckande och innehåller information om kuststräckorna från Haparanda till Strömstad. Databasen innehåller även de stora sjöarna Väneren, Vättern, Mälaren och Hjälmaren samt Göta kanal, Trollhätte kanal och Dalslands kanal. Information om ändringar av sjökort distribueras ut snabbt via Underrättelser för sjöfarande (UFS). Sedan december 2021 har UFS en ny webbplats som enligt Sjöfartsverket ska vara mer driftssäker och ha ett modernare utseende, samtidigt som det ska vara enklare att navigera och hitta rätt.

Sjöfartsverket har information på sin webbplats om tillvägagångssätt när någon vill rapportera fel i sjökort och andra produkter. Det kan t.ex. handla om iakttagelser om fel på utmärkning av släckta fyrar, drivande föremål eller annat som kan utgöra fara för sjöfarten och som bör rapporteras till Sjöfartsverket. Den som hittar fel eller har allmänna synpunkter på Sjöfartsverkets produkter och tjänster kan meddela Sjöfartsverket detta genom ett kontaktformulär, via angiven e-postadress eller genom kontakt via ett telefonnummer som finns angett på webbplatsen. Det finns även information om att det finns möjlighet att felrapportera via anrop till Sweden Traffic på lämplig trafikkanal.

I mars 2022 meddelade Sjöfartsverket att de tillsammans med båtlivsorganisationerna Svenska Kryssarklubben, Svenska Båttunionen och Svenska Seglarförbundet har inlett ett samarbete för bättre sjökort i grunda vatten. Sjöfartsverket konstaterar att sjökorten baseras på djupdata från 1800-talet till nutid. Endast 4 procent av Sveriges grunda vatten är sjömätta med moderna metoder som förenklat innebär att hela botten har filmats så att man vet exakt hur den ser ut. Sjöfartsverket avser att mäta vissa punktområden redan under 2022 för att i samråd med intressentföreningar för båtlivet prioritera och planera för eventuellt ytterligare insatser. Det finns ett stort behov av att göra en kraftsamling och sjömäta samtliga svenska vatten och Sjöfartsverket driver,

tillsammans med andra myndigheter, ett projekt för att säkra finansiering för detta.

Tillstånd för sjömätning

Tillstånd för sjömätning prövas av Försvarsmakten. På Försvarsmaktens webbplats anges att handläggningstiden för tillstånd för sjömätning normalt uppgår till mellan tre och fyra veckor. När det gäller tillstånd för spridning av uppgifter från sjömätning om förhållanden i ett visst vattenområde eller en sträcka av ett vattenområde som avser Sveriges sjöterritorium, med undantag av sjöar, vattendrag och kanaler, från sjömätning prövas detta av Sjöfartsverket.

Av betänkandet som ligger till grund för de lagändringar som genomfördes i maj 2016 om skydd för geografisk information framgår att det i Sverige sedan lång tid tillbaka har ansetts nödvändigt att begränsa tillgången till landskapsinformation för att säkerställa den nationella säkerheten (bet. 2015/16:FöU6, rskr. 2015/16:165). Försvarsutskottet påpekade vidare att den nya lagen har samma syfte som den tidigare, dvs. att skydda uppgifter av betydelse för totalförsvaret. Försvarsutskottet konstaterade även att den föreslagna lagen innebär en rad lättnader, bl.a. i fråga om tillstånd för sjömätning och att när det gäller krav på tillstånd för spridning av geografisk information undantas geografisk information om insjöar, vattendrag och kanaler.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om utmärkning av sjökort och måttillstånd i hav och vatten, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Utskottet hänvisade till att det nuvarande systemet för att hålla utmärkning av sjökort aktuell och uppdaterad fungerar väl samt att gällande regler för sjögeografisk information har utformats för att säkerställa den nationella säkerheten. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om Sjöfartsverkets ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Utskottet vill även peka på att Sjöfartsverket har lagt ut tydlig information på sin webbplats om tillvägagångssätt när någon vill rapportera fel i sjökort och andra produkter. Sjöfartsverket har dessutom inlett ett samarbete med båtlivsorganisationerna för att förbättra sjökorten genom nya mätningar, vilket utskottet välkomnar. När det gäller frågor om tillstånd för sjömätning konstaterar utskottet att syftet med bestämmelserna i lagen om skydd för geografisk information är att skydda uppgifter av betydelse för totalförsvaret. För att säkerställa den nationella säkerheten har det således varit nödvändigt att begränsa tillgången till

landskapsinformation. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2021/22:2845 (M) yrkandena 2 och 3 och 2021/22:2954 (SD) yrkande 21.

Vissa frågor om snabbgående fritidsbåtar och vattenskotrar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om snabbgående fritidsbåtar och vattenskotrar. Utskottet hänvisar till att kraven på förarbevis för vattenskotrar börjar gälla den 1 maj 2022. Utskottet anser att lagen först behöver börja tillämpas och utvärderas innan det kan bli aktuellt att vidta ytterligare åtgärder. När det gäller krav på viss båtutrustning, t.ex. flytväst, hänvisar utskottet till Sjöfartsrådets arbete för ett säkrare båtliv.

Jämför reservation 52 (V) och 53 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2596 yrkande 10 anför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett förslag på införande av förarbevis med 18 års åldersgräns för att köra snabbgående fritidsbåtar med hastighetskapacitet från 15 knop och uppåt. Motionärerna menar att ett förarbevis skulle kunna motverka vårdslös vattenkörning som bl.a. leder till olyckor och skadar det marina växt- och djurlivet. I yrkande 11 anför motionärerna att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på höjning av åldersgränsen för förarbevis för vattenskotrar till 18 år. Motionärerna välkomnar det nya regelverket för obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar men menar att åldersgränsen behöver höjas och att det behövs mer omfattande krav för att få framföra vattenskotrar.

I kommittémotion 2021/22:3394 uppmärksammar Helena Gellerman m.fl. (L) vattenskotero olyckor och de problem som uppkommer vid oreglerad okynneskörning. Motionärerna efterfrågar i yrkande 41 en utvärdering och uppföljning av de nya regler om utbildning och förarbevis för vattenskotrar som träder i kraft under 2022.

I motion 2021/22:3934 av Markus Wiechel (SD) tar motionären upp okunskapen på sjön när det gäller större eller snabbgående båtar. I yrkande 1 framför motionären behovet av ett förarbevis för att få framföra fritidsbåtar med en viss hastighet och storlek. I yrkande 2 vill motionären införa en åldersgräns för att få framföra fritidsbåtar med en viss hastighet och storlek. I yrkande 3 föreslår motionären att det ska finnas krav på viss båtutrustning. Regeringen bör enligt motionären införa regler för vilken båtutrustning (exempelvis flytvästar) som ska finnas på fritidsbåtar av en viss storlek samt som kan färdas i en viss hastighet.

Bakgrund

Förarbevis för vissa fritidsbåtar

Riksdagen riktade 2005 ett tillkännagivande till regeringen om att den snarast borde låta utreda förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar (bet. 2004/05:TU7, rskr. 2004/05:178).

I propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) behandlade regeringen frågan om förarbevis för vissa fritidsbåtar. Där konstaterade regeringen att varje förare av en fritidsbåt, oavsett dess storlek, är underkastad bestämmelserna i sjölagen (1994:1009) där det bl.a. föreskrivs att varje fartyg ska vara bemannat på betryggande sätt och att fartygsbefälhavaren ska se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap (1 kap. 9 § och 6 kap. 2 §). Den förare som inte följer dessa krav kan dömas till böter eller till fängelse (20 kap. 1 och 2 §§). Regeringen hänvisade till en rapport från Sjöfartsverket (Förutsättningar för ett fritidsbåtsregister) från oktober 2003 där myndigheten betonade vikten av att ur ett sjösäkerhetsperspektiv överväga åldersgräns och behörighetskrav för framförande av fritidsbåtar. I rapporten konstateras vidare att ett effektivt sätt att åstadkomma bättre efterlevnad av regler och minska antalet olyckor i samband med båtlivet skulle vara att införa någon form av obligatorisk utbildning med efterföljande förarbevis. Regeringen ansåg utifrån detta att formella behörighetskrav skulle införas vid framförande också av vissa större eller snabbgående fritidsbåtar vars dimensioner understiger 12 meters längd och/eller 4 meters bredd. Vid den fortsatta hanteringen av frågan menade regeringen att den frivilliga verksamhet med utbildning och utfärdande av olika typer av förarintyg för fritidsbåtar som redan fanns på fritidsbåtsmarknaden särskilt skulle beaktas.

Regeringskansliet tog 2008 fram en departementspromemoria med förslag om att införa en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32). Lagens övergripande syfte var att öka sjötrafiksäkerheten i svenska farvatten genom att göra en nautisk utbildning obligatorisk för den som framförde ett fartyg som omfattades av lagen. Förslaget tog sikte på fritidssjöfarten och innehöll förslag på storleks- och hastighetskriterier. Det föreslogs att tre olika behörighetsbevis skulle införas eftersom fritidssjöfarten består av fartyg av olika slag som ställer olika slags krav: behörighetsbevis för fritidsbåt, fritidsskepp och fritidsfartyg för hög hastighet. För att få ett eller flera av behörighetsbevisen uppställdes krav på att man genomgått föreskriven utbildning och avlagt kunskapsprov. I promemorian lämnades också förslag till straffbestämmelser knutna till kravet på behörighetsbevis och bestämmelser om hur efterlevnaden av dessa straffbestämmelser skulle övervakas. Frågor om registrering av behörighetsbevisen behandlades också. I promemorian lämnades slutligen också förslag till en till lagen anslutande förordning. Förordningen skulle t.ex. reglera hur de tidigare frivilliga nautiska utbildningar som redan fanns övergångsvis skulle kunna föras över till den nya lagens system. Sjöfartsverket gavs det huvudsakliga ansvaret för den närmare

hanteringen av denna och en del andra frågor som uppkom genom den föreslagna lagen och dess anslutande förordning. Promemorian remitterades och en remissammanställning gjordes. Regeringskansliet har därutöver tagit fram ett fördjupat kunskapsunderlag i frågan.

Lag om förarbevis för vattenskoter

Behovet av en särskild reglering av vattenskotrar aktualiserades under sommaren 2013. Den 29 november 2013 redovisade HaV ett regeringsuppdrag om att kartlägga besvär från vattenskotrar och andra mindre, motordrivna farkoster och om att analysera behov av särskild reglering av sådana farkoster (M2013/01585). Regeringskansliet remitterade den 19 januari 2016 ett förslag om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Under 2018 remitterade Regeringskansliet (Näringsdepartementet) en promemoria med förslag om en åldersgräns för att få framföra vattenskoter (N2018/03981). Den 25 april 2019 beslutade regeringen om en ändring i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter (SFS 209) som innebar att en vattenskotter får framföras endast av den som har fyllt 15 år. Förordningsändringen trädde i kraft den 1 juni 2019. Den 16 juli 2020 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag till obligatoriskt förarbevis och utbildning för att köra vattenskoter (I2020/01983). Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 1 oktober 2020 i rapporten Förslag till utbildning och ett obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter.

Riksdagen fattade sedermera beslut om en ny lag om förarbevis för vattenskoter i juni 2021 (prop. 2020/21:190, bet. 2020/21:TU12, rskr. 2020/21:379). Kravet på förarbevis samt kontroll- och straffbestämmelser träder i kraft den 1 maj 2022. Bestämmelser som rörde tillstånd för utbildare, utbildningens innehåll och utfärdande av förarbevis föreslogs träda i kraft den 1 juli 2021. Under ett år från ikraftträdandet av kravet på förarbevis skulle personer som bl.a. hade förarintyg för fritidsbåt kunna få ett förarbevis för vattenskoter utan att behöva genomgå utbildning och även få framföra en vattenskotter med stöd av intyget. I propositionen framförde regeringen även att den inte uteslöt ett införande av behörighetskrav för framförande av andra snabbgående båtar än vattenskottrar om det fanns behov.

Den 3 mars 2022 lämnade regeringen en proposition om omhändertagande och återkallelse av förarbevis för vattenskoter till riksdagen.

Utvärdering av höjd åldersgräns för att framföra vattenskoter

Sedan den 1 juni 2019 gäller, som nämnts ovan, att den som kör vattenskoter ska ha fyllt 15 år. I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2021 fick myndigheten i uppdrag att utvärdera åldersgränsen för att få köra vattenskoter. I uppdraget ingick att utvärdera tre sommarsäsonger med åldersgräns. I december 2021 redovisade Transportstyrelsen uppdraget i rapporten Utvärdering av åldersgräns för att få framföra vattenskoter (TSS 2021-3743). Enligt Transportstyrelsen finns det i nuläget inte tillräckliga skäl att föreslå en

höjning av åldersgränsen. Kravet på förarbevis införs den 1 maj 2022 och Transportstyrelsen bedömer att den nya lagen behöver träda i kraft och utvärderas innan åldersgränsen eventuellt kan ändras. Transportstyrelsen konstaterar samtidigt att det visserligen finns signaler som pekar på att en höjning vore på sin plats eftersom sjöpolisen och Kustbevakningen påpekat att vattenskotern har en kraftfull motor och körs i hög hastighet. I Norge ska t.ex. åldersgränsen höjas till 18 år, eftersom forskning visar att unga människor tar större risker än vuxna. Men statistiken visar samtidigt att av de som har varit inblandade i vattenskoterolyckor i Sverige är majoriteten mellan 20 och 35 år. Sjöpolisen, Kustbevakningen och Svenska Livräddningssällskapet bekräftar alla att det i första hand är vuxna personer som orsakar störningar och olyckor kopplat till vattenskotrar. Sedan sommaren 2021 kan dessutom polisen bötfälla den som kör vattenskoter på ett onödigt störande sätt och det är på förslag att samma sak även ska gälla Kustbevakningen. Transportstyrelsens förhoppning är att dessa förändringar leder till att man kommer till rätta med en hel del av den buskörning som tidigare har förekommit. Samtidigt understryker myndigheten vikten av att följa utvecklingen och motsätter sig inte en höjd åldersgräns framgent om det skulle behövas.

Krav på viss båtutrustning i fritidsbåtar

Det finns ingen specifik lag som reglerar krav på båtutrustning såsom flytväst i fritidsbåtar. Sjölagen (1994:1009) reglerar inte båtutrustningsfrågor utan fastställer att befälhavaren ska se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap (6 kap. 2 §).

Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer som alla har anknytning till fritidsbåtslivet. Rådet leds av Transportstyrelsen och dess yttersta syfte är att verka för ett säkrare båtliv. Sjösäkerhetsrådet ska också verka för att myndigheter, organisationer och företag med anknytning till fritidsbåtslivet blir delaktiga i att göra fritidsbåtslivet säkrare. Sjöfartsrådet arbetar utifrån strategin Säkrare båtliv 2020 som godkändes i februari 2012. De prioriterade budskapen för arbetet listas nedan:

- Använd flytväst.
- Ha ett vattentätt mobiltelefonfodral eller en vattenskyddad mobil och ett abonnemang som har täckning där du är.
- Manövrera på ett säkert sätt i hamn och kommunicera väl ombord.
- Var nykter och var helst inte ensam ombord.

Enligt Transportstyrelsen pågår det inte något regelutvecklingsarbete när det gäller flytvästanvändning. Transportstyrelsen konstaterar dock att det i exempelvis Norge finns regler om att flytväst ska vara tillgänglig i vissa båtar.

Regeringen har tidigare behandlat frågan om krav på bl.a. flytväst i propositionen Förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190) och konstaterade då att regeringen inte går vidare med frågan då kravet är av sådan karaktär att det inte kan införas utan ytterligare utredning.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast motionsyrkanden om förarbevis för vattenskoter i samband med regeringens förslag till lag om förarbevis för vattenskoter i betänkande 2020/21:TU12. Utskottet föreslog att riksdagen skulle tillstyrka regeringens förslag till lag. Utskottet föreslog vidare att riksdagen skulle avstyrka yrkanden om utvärdering av reformen efter ett år och om förhöjd åldersgräns till 18 år. Utskottet föreslog samtidigt ett tillkännagivande till regeringen om att den borde införa ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon utan att lagen ytterligare fördröjdes och tillstyrkte därmed motionsförslag om detta. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Av regeringens skrivelse 2021/22:75 framgår att regeringen anser att det är relevant att avvakta effekterna av de regeländringar för vattenskoter som träder i kraft den 1 maj 2022 innan nya regler tas fram.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att höjd säkerhet på sjön är angeläget eftersom antalet vattenskoterolyckor under senare år har ökat. Utskottet välkomnade således regeringens förslag till lag om förarbevis för vattenskoter som riksdagen biföll sommaren 2021. När det gäller frågor om att införa ett förarbevis för att få köra snabbgående fritidsbåtar hänvisar utskottet till det tillkännagivande som riksdagen lämnade till regeringen i juni 2021 om att den bör införa ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon. Utskottet påminner även om att regeringen inte utesluter möjligheten att vidta ytterligare åtgärder för framförande av andra snabbgående båtar än vattenskotrar om behov finns, vilket utskottet välkomnar. När det gäller motionsförslaget om 18-årsgräns för att få framföra vattenskoter och snabbgående fritidsbåtar hänvisar utskottet till Transportstyrelsens utvärdering av åldersgränsen för vattenskoter i december 2021. Transportstyrelsen konstaterade då att det inte fanns tillräckliga skäl för att föreslå en höjning av åldersgränsen innan den nya lagen hade trätt i kraft, en uppfattning som utskottet i nuläget delar. Utskottet kommer även att noga följa utvecklingen. När det gäller frågan om utvärdering och uppföljning av lagen om förarbevis för vattenskoter hänvisar utskottet till att lagen träder i kraft den 1 maj 2022. Utskottet framhåller samtidigt betydelsen av att lagens effekter följs upp och förutsätter att regeringen vidtar ytterligare åtgärder om behov finns. När det gäller krav på båtutrustning, exempelvis flytväst, hänvisar utskottet till Sjöfartsrådets arbete för ett säkrare båtliv. Med hänsyn till ovanstående finner utskottet att det inte finns skäl att i dagsläget vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avstyrker således motionerna 2021/22:2596 (V) yrkandena 10 och 11, 2021/22:3394 (L) yrkande 41 och 2021/22:3934 (SD) yrkandena 1–3.

Reservationer

1. Samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 39,
 bifaller delvis motion
 2021/22:1443 av Boriana Åberg (M) och
 avslår motionerna
 2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 8,
 2021/22:936 av Pia Nilsson m.fl. (S),
 2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3,
 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 32,
 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25,
 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 29 och 34 samt
 2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2 och 6.

Ställningstagande

Vi anser att svensk sjöfart är en mycket viktig näring som har betydelse för Sveriges utveckling och konkurrenskraft och det svenska transportsystemet. En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra goda förutsättningar för import och export, men också utifrån miljösynpunkt och sjösäkerhet. Genom en stor svenskflaggad handelsflotta kan Sverige även påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten.

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. Vi föreslår vidare att rådet ska ha en allsidig sammansättning och bl.a. bestå av den maritima industrin, fackliga parter, hamnar, berörda myndigheter, akademien samt forsknings- och utbildningsinstitutioner. Här kan även internationell kompetens i form av organisationer ingå. Fokus bör enligt vår uppfattning vara att bidra med kompetens samt lägga fram förslag för

stärkt svensk sjöfart med liknande villkor och förutsättningar som konkurrerande sjöfartsnationer. Rådet bör även identifiera tillväxthämmande faktorer inom hela sjöfartsområdet – såväl för oceantrafik och kustsjöfart som för trafik på de inre vattenvägarna. Målet för sjöfartsrådet bör, menar vi, vara att ta fram väl förankrade underlag som kan ligga till grund för politiska beslut.

2. Samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (M)

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2 och 6,
bifaller delvis motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 32 och
avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 8,

2021/22:936 av Pia Nilsson m.fl. (S),

2021/22:1443 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 29 och 34 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 39.

Ställningstagande

En stärkt konkurrenskraft bidrar till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Vi menar därför att det är mycket viktigt att sjötrafikens olika avgifter och skatter, t.ex. farledsavgifter, lotsavgifter, och stämpelavgift, inte sammantaget innebär konkurrensnackdelar för svensk sjöfart. Mot denna bakgrund efterfrågar vi en översyn av skatter och avgifter med en sammantagen bedömning av den svenska sjöfartens konkurrenskraft i en internationell kontext. I sammanhanget vill vi även påminna om att riksdagen i april 2020 ställde sig bakom ett tillkännagivande, som understöddes av Moderaterna, om att regeringen bl.a. bör utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets finansieringsform i syfte att hitta en bättre finansiering än den nuvarande. Vi välkomnar således att regeringen i januari 2022 gav Statskontoret i uppdrag att bl.a. utreda Sjöfartsverkets finansieringsform.

När taxor för den statliga tillsynen och godkännandet utformas är det viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren. Vi menar att den administrativa bördan för aktörer verksamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen och vi vet att många i branschen ger uttryck för att myndighetskontakterna är komplicerade. Därför anser vi att införandet av en s.k. one-stop shop för myndighetskontakter bör övervägas där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden. Detta skulle minska sjöfartsbranschens byråkratiska börda. Vi anser därför att regeringen skyndsamt bör tillsätta en utredning för att förenkla de administrativa rutinerna.

3. Samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 29 och 34,

bifaller delvis motionerna

2021/22:936 av Pia Nilsson m.fl. (S) och

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3 och

avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 8,

2021/22:1443 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 32,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2 och 6 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 39.

Ställningstagande

Jag anser att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen. Ett gott exempel som jag vill framhålla i detta sammanhang är Norge som nyligen antog en grön kuststrategi som syftar till att minska koldioxidutsläppen, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling. I den norska strategin ingår både aktörer inom rederinäringen, kommuner och nationella myndigheter samt transportköparna. Strategin har också en budget som man kan söka medel från för gröna investeringar. Jag anser att Norges

angreppssätt i denna plan, dvs. att samla relevanta aktörer och ta ett helhetsgrepp kring en grön utveckling av branschen, är värt att eftersträva även från svenskt håll. I och med att det säkerhetspolitiska läget i Europa har förändrats på grund av Rysslands invasion av Ukraina menar jag att denna typ av samverkan med en kustfartsstrategi är ännu mer angelägen än tidigare.

Jag föreslår vidare att möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten ses över. Detta inkluderar också intermodala transportlösningar som stimulerar ett transportslagsövergripande godsflöde och överflyttning av gods till sjöfarten.

4. Samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (V)

av Jon Thorbjörnson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 8 och avslår motionerna

2021/22:936 av Pia Nilsson m.fl. (S),

2021/22:1443 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 32,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 29 och 34,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2 och 6 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 39.

Ställningstagande

Cabotagemarknaden utgör numera en del av den gemensamma europeiska marknaden och innebär att utländska fartyg på ett helt annat sätt än tidigare kan komma att operera mer eller mindre ständigt i svenska farvatten. Jag kan konstatera att ett rederi i princip kan välja att bedriva linjefart i den svenska skärgården med fartyg flaggade i det maltesiska fartygsregistret och med polska besättningar ombord utan att behöva följa svenska lagar och regler och utan att svenska myndigheter kan utöva tillsyn över verksamheten. I och med att det nuvarande regelverket i hög grad endast omfattar svenskflaggade fartyg öppnar det för illojal konkurrens genom att sjösäkerhet och arbetsförhållanden ombord på utländska fartyg som regelbundet utför inrikes sjötransporter i Sverige åsidosätts jämfört med svenskflaggade fartyg. Jag anser att det är

självkänt att utländska fartyg som används i svensk inrikes trafik ska räknas som en del av den svenska sjöfartsmarknaden och att de ska behandlas som om de vore svenska fartyg när det gäller tillsyn och regler för sjösäkerhet, anställningsvillkor och arbetsmiljö – detta för likvärdiga konkurrensmöjligheter, för sjösäkerheten och för de anställdas trygghet och villkor. Därför anser jag att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett förslag för en sammanhållen lagstiftning om sjöfartscabotage i svenska vatten, i vilken alla fartyg som utför cabotage i svenska vatten lyder under svenska lagar och regler och svenska myndigheters tillsyn oavsett flaggstat.

5. Samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 32,

bifaller delvis motion

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 8,

2021/22:936 av Pia Nilsson m.fl. (S),

2021/22:1443 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 29 och 34,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 2 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 39.

Ställningstagande

Jag anser att stämpelskatten för inregistrering av nya fartyg bör avskaffas. Stämpelskatten påverkar inregistreringen av nya fartyg i den svenska fartygsflottan negativt då våra största konkurrenter saknar en sådan skatt. Jag menar även att skatten slår mot de ägare som vill investera extra i grön teknik. Sjöfartsverket bör i stället ges i uppdrag att utreda en administrativ avgift för att täcka hanteringskostnaden vid registrering av fartyg.

6. Särskilt om sjöfartsstöd, punkt 2 (M, SD)

av Maria Stockhaus (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Patrik Jönsson (SD), Richard Herrey (M) och Stefan Plath (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 motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 31 och

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Vi kan konstatera att sjöfartsstöd för rederier är en ekonomisk konkurrensförutsättning för fartyg i det svenska fartygsregistret. En försvarande omständighet är dock att rederierna inte på förhand kan få besked om huruvida de är berättigade till stöd. Eftersom långsiktighet är en viktig och bärande del för sjöfartsnäringen menar vi att stödet bör utformas på ett sådant sätt att besked ges för en rimligt lång tidsperiod. Vi vill därför att regeringen utreder en modell som ger förhandsbesked om sjöfartsstöd.

7. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 3 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

bifaller delvis motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45 och

avslår motionerna

2021/22:1440 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1 och 2 samt

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 30 i denna del.

Ställningstagande

Sjöfartsverket är ett affärsverk som delvis finansieras av farledsavgifter som betalas när ett fartyg anlöper en hamn. För att minska fraktkostnaderna blir fartygen större, och större fartyg ger färre anlöp. Vi konstaterar att Sjöfartsverket därmed tvingas höja farledsavgifterna för att få ekonomin att gå ihop. Effekten av höjda avgifter blir att redare som trafikerar hamnar mer frekvent med mindre fartyg får minskad lönsamhet och kan tvingas sluta att anlöpa svenska hamnar, vilket i sin tur leder till ännu högre farledsavgifter eftersom färre betalar. Det här är en negativ spiral där gods riskerar att lämna sjöfarten för att i stället transporteras på t.ex. lastbil. I och med att marknaden förändras behöver Sjöfartsverkets roll och organisation ses över, menar vi. I sammanhanget vill vi även påminna om att riksdagen tidigare har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att den bör utreda hur Sjöfartsverkets finansieringsmodell kan förändras (bet. 2019/20:TU8, rskr. 2019/20:218). Det är därför välkommet att Statskontoret i januari 2022 fick ett regeringsuppdrag om bl.a. Sjöfartsverkets finansieringsmodell. Frågan är angelägen och behöver enligt vår uppfattning hanteras skyndsamt för att möjliggöra en konkurrensstark svensk sjöfart. Vår vision är att Sjöfartsverket ska anslagsfinansieras och i större omfattning än i dag fokusera på att stärka sjöfartens roll.

8. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 3 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45,

bifaller delvis motion

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5 och

avslår motionerna

2021/22:1440 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1 och 2 samt

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 30 i denna del.

Ställningstagande

Sjöfartsverkets nuvarande organisationsform som ett affärsverk menar jag kan ifrågasättas. Jag anser att Sjöfartsverkets roll kritiskt bör prövas i samband med en genomlysning av affärsverk och statliga bolag. Det är vidare problematiskt att Sjöfartsverket har höjt sina sjöfartsavgifter för att klara sin budget eftersom det hamnar i konflikt med det övergripande målet om att flytta över

godstrafik från väg till sjöfart. I sammanhanget vill jag även framhålla att de svenska farledsavgifterna är en udda företeelse ur ett internationellt perspektiv.

9. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 3 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 30 i denna del och avslår motionerna

2021/22:1440 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45.

Ställningstagande

Sjöfartsverket har under flera år gått med underskott och pandemin har ytterligare förstärkt trenden. Det är därför angeläget att följa utvecklingen och vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa fungerande verksamhetsförutsättningar och ändamålsenlig styrning av den verksamhet som i dag bedrivs i affärsverksform. Jag anser att de rekommendationer som framfördes i Riksrevisionens rapport (RiR 2018:5) bör ingå i ett underlag för framtida beslut om styrningen av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket finansieras i huvudsak med avgifter från handelssjöfarten och avgiftsmodellen har en viktig uppgift för att säkerställa en långsiktigt stark ekonomi. Min uppfattning är att Sjöfartsverket ska finansieras via avgifter, och jag menar att det är en viktig princip att användarna betalar för de tjänster som de utnyttjar. Jag uppskattar att Sjöfartsverket tillsammans med företrädare för sjöfartsbranschen för en dialog om hur ett taxsystem kan utformas, där transporteffektivitet och incitament för kloka miljöval styr och där långsiktiga ekonomiska förutsättningar säkerställs. Därutöver menar jag att den som är med och ställer om mot hållbara och transporteffektiva transporter också ska kunna få en avgiftsreduktion. Mot denna bakgrund vill jag framhålla vikten av att följa Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar.

10. Farleds- och lotsavgifter, punkt 4 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 12 och 18 samt avslår motionerna

2021/22:1190 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 30 i denna del och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 35 och 36.

Ställningstagande

Vi konstaterar inledningsvis att Sverige och Finland är två av få länder som i dag tillämpar farledsavgifter. Finland halverade sina farledsavgifter när SECA-direktivet infördes och Estland valde att helt slopa sina 2020. Sjöfartsverket införde i stället en ny avgiftsmodell 2018, som har fått branschorganisationen Svensk Sjöfart att slå bakut. Vi menar att en satsning på sjöfarten i ett första skede handlar om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket och lyfta bort kostnader från den svenska sjöfarten, t.ex. farledsavgifter. Därmed vill vi framhålla behovet av att sänka farledsavgifterna för fartyg i svenska vatten.

Vi vill vidare framhålla att 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 menar att sjöfartens kostnader för isbrytning, som ligger på runt 200–300 miljoner kronor per år beroende på mängden is, bör sänkas.

Fartyg anpassade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera områden som definierats som inre vattenvägar och kraven för dessa fartyg är inte lika omfattande som för havsgående fartyg, vilket beror på att länder som har inre vattenvägar själva har rätt att sätta dessa regler. I Sverige kan regel-förenklingen nyttjas bl.a. på Göta älv och Vänern och från Mälaren ut till kusten via Södertälje sluss. Vi anser att distanslotsning och sänkta farledsavgifter skulle öka incitamenten att trafikera inre vattenvägar. Sjöfartsverket ska därför, enligt vår mening, ges i uppgift att sänka farledsavgifterna för trafik på inre vattenvägar.

En lots bidrar genom sin kunskap om farleden och erfarenhet av att manövrera många olika typer av fartyg till att säkerheten samt tillgängligheten

kan upprätthållas då fartyg trafikerar svenska vatten. Vi kan dock konstatera att behovet av lots minskar när fartygen är allt bättre tekniskt utrustade och har en bättre manöverförmåga. Lotsavgifterna behöver därför ses över, menar vi, och vi har en förhoppning om att rimligare kostnader för redare kommer att öka antalet sjötransporter.

Vi uppmärksammar avslutningsvis att lotsens arbete kan komma att förändras i och med att ny teknik införs, både till sjöss och på land. Det finns en pågående övergång till fjärrstyrning inom ett flertal arbetsområden i olika branscher. Vi menar att detta tekniksprång även kan genomföras i sjöfarten, även om det finns en del juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som behöver ses över. Tidigare har detta varit otänkbart, men att fjärrnavigera ett fartyg från trygg och säker mark, i stället för att fysiskt behöva åka ut och möta ett fartyg oavsett väder och vind, kan ha sina fördelar och är i dag tekniskt möjligt. Vi anser därmed att fjärlotsnavigering av fartyg behöver möjliggöras.

11. Farleds- och lotsavgifter, punkt 4 (C)

av Mikael Larsson (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

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 35 och 36 samt avslår motionerna

2021/22:1190 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 12 och 18,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4 och

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 30 i denna del.

Ställningstagande

Jag vill se mer godstrafik på sjön. Att nyttja sjöfarten mer än i dag är en viktig del för att transportsektorn ska nå klimatmålen. Jag konstaterar att det finns tillgänglig kapacitet i sjöfarten att ta emot mer gods, men för att kunna uppfylla detta behöver konkurrensvillkoren mellan trafikslagen utjämnas. I dag finansieras Sjöfartsverkets verksamhet genom farleds- och lotsavgifter medan järnväg och väg hanteras av Trafikverket som är anslagsfinansierat. Uppdelningen mellan trafikslagen i olika myndigheter med olika grundfinansiering och effekterna detta får på bl.a. konkurrensvillkoren mellan trafikslagen behöver utredas. Jag vill också att regeringen ska ge ansvariga

myndigheter i uppdrag att se över hur kostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden.

Jag vill även uppmärksamma att Sverige den 1 juni 2021 fick igång sin första godspendel mellan Stockholm Norvik och Mälärhamnar i tidtabellsbunden trafik. Transportstyrelsen har i sitt nya förslag till lotsföreskrifter visat att lotspliktsreglerna blir ännu strängare för just Mälaren. I sammanhanget vill jag därför påminna om att regeringen i den nationella godsstrategin indikerade att Sverige ska erbjuda det bästa regelverket för sjöfarten i Europa och att åtgärder för att underlätta tillämpningen av de nya regelverken ska prioriteras. Vidare pekar regeringen på att den ska se över hur ett mer riskbaserat lotspliktsregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsverksamheten. Mot denna bakgrund anser jag att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med kraven på kontinenten.

12. Farleds- och lotsavgifter, punkt 4 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 30 i denna del och avslår motionerna

2021/22:1190 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 12 och 18,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 4 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 35 och 36.

Ställningstagande

Sjöfartsverkets verksamhet finansieras i huvudsak med avgifter från handels-sjöfarten och det är myndigheten som bestämmer avgifternas storlek. Avgiftsmodellen har en viktig uppgift i att säkerställa en långsiktigt stark ekonomi i balans. Samtidigt vill jag påminna om att covid-19-pandemin har slagit hårt mot sjöfarten när passagerartrafiken har minskat. Jag ser därför ett behov av att noga följa upp och utvärdera hur farleds- och lotsavgifterna påverkar den svenska sjöfarten.

13. Farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 5 (M, SD, L)

av Maria Stockhaus (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Richard Herrey (M) och Stefan Plath (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 motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 27,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 31,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 38 och

bifaller delvis motion

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26.

Ställningstagande

Det är angeläget att skapa incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Vi anser samtidigt att det ska vara lätt och lönsamt att göra rätt för företaget och rederier i omställningen till fossilfritt drivna motorer. Vi menar att det finns starka skäl att stimulera de rederier som ligger före när det gäller miljöåtgärder samtidigt som det är viktigt att utformningen av farledsavgifterna inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed leder till en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ.

Vi konstaterar att Sjöfartsverket redan i dag kan ge miljörabatt. Samtidigt ser vi ett behov av att systemet utvecklas så att farledsavgifterna långsiktigt och förutsägbart gynnar fossilfritt drivna fartyg. Den förändring av avgifterna som Sjöfartsverket har gjort har dock inneburit ytterligare ökade kostnader medan incitamenten för omställning till miljövänligare fartyg har minskat. Vi framhåller principen om att Sjöfartsverkets avgifter ska användas som styrmedel för att uppmuntra en övergång från fossila fartygsbränslen och minska sjöfartens miljöpåverkan. Vi uppmuntrar vidare att Sjöfartsverket tillsammans med företrädare för sjöfartsbranschen för en dialog om hur ett taxesystem kan utformas där bl.a. transporteffektivitet och incitament för kloka miljöval beaktas. Den som är med och ställer om mot hållbara och transporteffektiva transporter ska enligt vår uppfattning också kunna få en avgiftsreduktion.

Vi uppmärksammar avslutningsvis att det antligen pågår flera utredningar som bl.a. ser över farledsavgifterna och deras miljöstyrande effekter. VTI driver sedan januari 2021 t.o.m. slutet av 2023 ett forskningsprojekt om Sjöfartsverkets avgiftsmodell som finansieras av Trafikverket. Sjöfartsverket gav i oktober 2021 VTI i uppdrag att granska myndighetens förslag till ny

farledsavgiftsmodell och regeringen gav i januari 2022 Statskontoret i uppdrag att lämna förslag på bl.a. en finansiering som möjliggör en effektiv styrning mot klimatpolitiska mål. Frågan är angelägen och vi ser fram emot att ta del av utredningarnas slutsatser.

14. Farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 5 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26 och
bifaller delvis motionerna
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 27,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 31,
2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 38.

Ställningstagande

Jag vill att regeringen ger Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt behovet av en utvecklad miljödifferiering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart. Jag konstaterar att Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och har miljödifferierade avgifter, men jag noterar att myndigheten har haft svårt att miljödifferiera på ett tillfredsställande sätt. I dag får t.ex. fartyg som har eldrift – och därmed inte har några koldioxidutsläpp – höjda avgifter. Sjöfartsverket behöver enligt min uppfattning ta ett helhetsgrepp i frågan. Jag vill se en bred översyn och förordar en utvecklad bonus malus-modell. Jag anser vidare att Sjöfartsverket brister i sin analys av hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil och räls till sjöfart, en enhällig kritik som jag delar med Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys och Regelrådet. Mot denna bakgrund välkomnar jag att både Statskontoret (på regeringens uppdrag) och VTI (både via forskningsmedel från Trafikverket och på uppdrag av Sjöfartsverket) just nu bl.a. utreder farledsavgifternas miljödifferiering och dess effekter. Jag kommer med intresse att följa utredningarnas slutsatser.

15. Isbrytning, punkt 6 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

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

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 15,
bifaller delvis motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 38,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 37 och
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 10 och
avslår motion

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 29.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla de stora och viktiga industriinvesteringar som sker i norra Sverige och som lägger grunden för tusentals nya jobb. Dessa nya investeringar ökar behovet av bl.a. godstransporter och för att klara dessa måste vi ha en fungerande sjöfart. Detta förutsätter i sin tur att utvecklingen av Luleå hamn blir klar samt att isbrytningen fungerar. Som en del av ambitionen att hela Sverige ska leva vill vi stärka godstrafiken till sjöss genom förstärkningar av hamnar och förnya den ålderstigna flottan av svenska isbrytare. Sverige och Finland genomför för närvarande ett designprojekt för isbrytare som är klart till sommaren 2022. Finland avser sedan enligt uppgift att beställa två till tre isbrytare. För att få ned kostnaderna föreslår vi att de förestående upphandlingarna av nya isbrytare sker i nära samarbete med Finland.

16. Isbrytning, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 29 och
avslår motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 38,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 37,
2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 15 och
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 10.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att de isbrytare vi har lever på lånad tid och är i behov av att snarast bytas ut. Utan fungerande isbrytning riskerar stora delar av sjöfarten att bli strandsatt vintertid. Enligt Sjöfartsverket är finansieringen av nya isbrytare omöjlig med nuvarande ekonomi och vi menar därför att staten behöver ta över denna kostnad.

17. Isbrytning, punkt 6 (C, L)

av Helena Gellerman (L) och Mikael Larsson (C).

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 motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 38,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 37 och
2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 10,
bifaller delvis motion
2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 15 och
avslår motion
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 29.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att isbrytarflottan börjar bli ålderstigen och bör moderniseras. Isbrytarna är viktiga för att säkerställa tillgång till hamnarna och därmed tillförlitliga transporter för näringslivet. Stationsorterna har varit föremål för diskussion under årens lopp, men vi anser att de bör avgöras av behovet för näringslivet och då särskilt basindustrin där exporten är helt beroende av isfria rännor. Svenska isbrytare, som under stor del av året inte är i bruk, borde i större utsträckning kunna användas i sjösäkerhetsarbetet, till flyttning av farleder och trafikseparering i farlederna. Vi ser även ett behov för försvaret av att kunna nyttja isbrytare och vi menar att detta har förstärkts till följd av Rysslands invasion av Ukraina som förändrat det säkerhetspolitiska läget i vår omvärld.

Sverige behöver inom kort tydligare ta ställning till hur den befintliga isbrytarflottan ska fasas ut samt när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta ska upphandlas. Regeringen behöver i detta sammanhang även ge besked om hur de nya isbrytarna ska finansieras. Vi vill att regeringen skyndsamt går vidare med denna fråga men vill att man gör detta i ett bredare perspektiv där man beaktar alla basindustrins behov i nära dialog med godstransportörer, myndigheter m.fl. En ytterligare aspekt som kan komma in är behovet av internationellt samarbete, inte minst med Finland, för att optimera upphandling och drift. Vi anser därmed att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst genomförs utifrån olika behov från näringsliv och myndigheter.

18. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 7 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 13 och avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 3,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1, 2 och 5,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 37.

Ställningstagande

Vi vill påminna om att de inre vattenvägarna består av sjövägarna till Mälarsjön och Vänerhamnar och att en ökad trafik på dessa utvecklar och förbättrar transporter i Sverige. Mer godstransporter på vattenväg i stället för landsväg gör transportsystemet både säkrare och bättre för miljön. För att möta ett ökat intresse från sjöfartsnäringen för inlandssjöfart anser vi att Sjöfartsverket ska ges i uppgift att skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar.

19. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 7 (V)

av Jon Thorbjörnson (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

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 3,
bifaller delvis motionerna

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 5,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 37 och
avslår motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 13 och

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Kustsjöfarten har under lång tid haft en viktig funktion för vårt transport-system och för vår industri. Sverige har EU:s längsta kuststräcka, och hamnarna har stor spridning över hela landet. Hälften av Sveriges befolkning bor inom en mil från vår kustlinje. Inrikes sjöfart är dock enligt Sjöfartsverket kraftigt underutnyttjad i förhållande till den tillgängliga kapaciteten i farleder, slussar och hamnar. Den godsmängd som transporteras på de inre vattenvägarna (Mälaren och Vänern med Göta älv) är i dag mycket marginell, och det har visat sig svårt att införa nya transportlösningar med inlandssjöfart, trots att det finns intresse i branschen. I Sjöfartsverkets rapport *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige (2016)* konstaterades att det under nuvarande marknadsförutsättningar saknas incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg. Transportköparen ser inte behovet och redaren ser inte affärsmöjligheterna. Myndigheten påpekade vidare bl.a. att tröskeln för nya aktörer är hög samt att utbudet av kostnads-effektiva och värdeskapande sjöfartsupplägg är begränsat framför allt för inrikes transporter.

Jag vill i sammanhanget även påminna om att EU:s regelverk för inlandssjöfart endast delvis har genomförts i Sverige; tekniska krav har införts medan bemanningskrav har lämnats utanför, och detta menar jag utgör ett hinder för genomförandet av nya inlandssjöfartslösningar. Jag uppmärksammar vidare att den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart har tagit fram en handlingsplan med åtgärder som olika statliga myndigheter kan vidta för

att främja inrikes sjöfart och närsjöfart. Jag välkomnar den ökade myndighets-samverkan som föreslås i handlingsplanen och ser fram emot att fler förslag genomförs. Samordnarens uppdrag pågår till 2024 och jag menar att detta är ett viktigt arbete som kan hjälpa till att utveckla styrmedel som gynnar hållbara inrikes sjötransporter. Jag välkomnar även att ekobonus-systemet, som Vänsterpartiet var med och införde, har förlängts. Jag förutsätter vidare att regeringen återkommer med förslag som förbättrar systemet. Utöver ekobonusen anser jag att det finns ett behov av ytterligare permanenta styrmedel för att stimulera sjötransporter. Jag vill därför sammanfattningsvis att regeringen utreder vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten.

20. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 7 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44,
bifaller delvis motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 3,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 5,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 37 och

avslår motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 13 och

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Inlandssjöfarten är väl värd att uppmärksamma och utveckla, och jag anser att Sveriges inre vattenvägar behöver prioriteras när det gäller godstransporter och att kapaciteten behöver öka. Sjöfartsverket bör därför i samarbete med berörda kommuner arbeta fram en plan för att tillgängliggöra och möjliggöra mer godstransporter via inlandssjöfarten. Några av våra EU-klassade vattenvägar för inlandstrafik är bl.a. Göta älv, Vänern och Mälaren. Jag vill i sammanhanget även framföra behovet av att nya slussar byggs i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet för att Vänersjöfarten ska kunna fungera eftersom de nuvarande slussarna är uttjänta och behöver bytas ut till 2030. Jag menar även att satsningar kommer att behöva göras i andra farleder, exempelvis Södertälje kanal, samt att farlederna behöver muddras in till Göteborg och

Luleå. Jag ser vidare ett behov av samverkan mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för en samlad bedömning och en mer effektiv användning av transportinfrastrukturen. Inlandssjöfarten för godstransporter behöver stimuleras och stärkas.

21. Främjande av inlands- och kustsjöfart, punkt 7 (L)

av Helena Gellerman (L).

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 motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 37,

bifaller delvis motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 3,

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkande 5 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44 och

avslår motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 13 och

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma att det för tio år sedan påbörjades ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket kan leda till mer godstransporter till sjöss. Jag ser positivt på detta då en ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. Endast 3 procent av den totala inrikes godstransporten gick 2017 på inre vattenvägar trots att landet har en lång kuststräcka och att det i Sverige finns ett stort antal hamnar. Godstransporter till sjöss är mycket energieffektiva. När transporter flyttas från dieseldrivna lastbilar till båt görs därför generellt stora klimatvinster. Jag anser därför att arbetet med att främja våra inre och kustnära vattenvägar fortsatt måste prioriteras och det behövs en översyn av regelverk och avgifter för att flytta över gods till inrikes sjöfart och närsjöfart.

22. Pråmtrafik, punkt 8 (M)

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

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 motionerna
2021/22:1484 av Boriána Åberg (M) och
2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 13 och 14 samt
bifaller delvis motionerna
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10 och
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 34.

Ställningstagande

Transportstyrelsen arbetar med att registrera det som i dag definieras som fartyg för att kunna certifiera och besiktiga fartyg som en del av trygghets- och säkerhetsarbetet. Pråmar definieras dock inte som fartyg enligt sjölagen (1994:1009) utan endast i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Statens haverikommission har dock rekommenderat Transportstyrelsen att börja med tillsyn av pråmar. Regeringen bör därför, enligt vår uppfattning, skyndsamt tillsätta en utredning som ser över och moderniserar regelverket för pråmtrafiken i syfte att få pråmar att definieras som fartyg för att stärka säkerheten till sjöss. Vidare vill vi att en nationell etableringsstrategi för pråmtrafiken på de inre vattenvägarna tas fram.

23. Pråmtrafik, punkt 8 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10,
bifaller delvis motionerna
2021/22:1484 av Boriána Åberg (M),
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 34 och
2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och
avslår motion

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14.

Ställningstagande

Vi vill uppmärksamma att pråmtrafik är ett energi- och miljöeffektivt transportmedel. Ett enda modernt pråmfartyg kan lasta lika mycket gods som 100 lastbilar. Pråmfartyg i city- och regionlogistik kan därmed minska antalet tunga lastbilstransporter, vilket optimerar transportflödet och ger ett mer effektivt och hållbart transportsystem. Pråmfartyg är högteknologiska och specialiserade för olika typer av last, såsom containrar, bulk, bränsle och/eller rorolaster. Pråmar är vidare långa och smala och har ett lågt djupgående. De trafikerar enbart leder som är klassade som inre vattenvägar och är anpassade för trafik i trånga miljöer, sjöar och kanaler samt för att gå under låga broar i stadsmiljöer. Självlastande pråmfartyg med egen kran är dessutom inte beroende av en etablerad hamn utan kan anlöpa enklare kajanläggningar och lastplatser. För att möjliggöra pråmtrafik i större utsträckning än i dag kan blickarna riktas mot Holland och Tyskland, där trafiken med pråm 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. Vi vill i sammanhanget även påminna om att byggande och utrustning av fartyg särskilt för inrikes sjöfart möjliggjordes i Sverige 2014, men inget har gjorts för att öka trafiken. Mot denna bakgrund anser vi att regelverket för inre vattenvägar borde ses över för att främja pråmtrafik på skyddade vatten.

24. Pråmtrafik, punkt 8 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 34,
bifaller delvis motionerna

2021/22:1484 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10 och

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och
avslår motion

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14.

Ställningstagande

Det finns, enligt min mening, ett behov av att öka inlandssjöfarten för att avlasta transportinfrastrukturen på land. Trafikverket och Sjöfartsverket har vid flera tillfällen framfört att en pråm kan ersätta 60–70 långtradare om lasten är 1 000 ton grus eller sten. Jag vill därför att regelverket för de inre vattenvägarna när det gäller pråmtrafik utreds för att identifiera lagstiftning som hindrar denna typ av trafik.

25. Strategisk plan för hamnverksamhet, punkt 9 (C, KD)

av Magnus Jacobsson (KD) och Mikael Larsson (C).

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

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 38 och

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 11.

Ställningstagande

Vi 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. kunna 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. Det finns en del utredningar att falla tillbaka på inför ett sådant arbete, t.ex. Hamnstrategiutredningen. Vi föreslår därför att regeringen utreder och arbetar fram en nationell strategi och en strategisk plan för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse i samverkan med hamnarna och andra berörda aktörer.

26. Vissa övriga hamnfrågor, punkt 10 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

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

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17 och avslår motionerna
2021/22:353 av Hampus Hagman (KD),
2021/22:950 av Mattias Ottosson m.fl. (S),
2021/22:1672 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23 och
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att fler torrhamnar behöver användas för att få mer plats och effektivare flöden. En container som anlöper till Göteborgs hamn lastas direkt på tåg utan att förtullas, och transporteras sedan exempelvis till Falköping eller Skövde till en torrhamn, där containern lastas av och förtullas. Genom snabb flytt av containern tar den inte upp onödig plats i hamnen. Vi menar att om detta ska 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. Antalet säkerhetsklassade torrhamnar behöver, enligt vår uppfattning, utökas.

27. Vissa övriga hamnfrågor, punkt 10 (C)

av Mikael Larsson (C).

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 motionerna

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23 och
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 31 och
avslår motionerna
2021/22:353 av Hampus Hagman (KD),
2021/22:950 av Mattias Ottosson m.fl. (S),
2021/22:1672 av Johan Hultberg (M) yrkande 2 och
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17.

Ställningstagande

I Sverige finns ett hundratal hamnar, och utav dessa är omkring 50 stycken utpekade som allmänna hamnar enligt Sjöfartsverkets författningssamling. Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna och är jämfört med andra länder mer autonoma och självstyrande. Beslut om etablering och

investering i hamnar fattas av hamnens ägare, inte sällan en kommun eller ett lokalt företag. Kommunerna eller det kommunala bolaget står normalt för finansiering av hamninfrastruktur genom egna medel eller genom lån. Jag tycker att det är bra att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar eftersom våra hamnar utvecklas bäst med konkurrensneutralitet och med marknaden som bas. Jag anser samtidigt att det ur ett nationellt perspektiv vore bra om staten i större utsträckning kunde se den svenska hamnverksamheten som en integrerad del av transportinfrastrukturen. Jag vill understryka att hamnarna är viktiga nav för såväl gods som passagerare och att hamnarnas lokala och regionala verksamhet därför i hög utsträckning är en nationell angelägenhet. Det är därför enligt min mening olyckligt att den svenska hamnutbyggnaden inte sker samordnat i dag då det innebär att välmotiverade och angelägna investeringar i anslutning till hamnar av betydelse för både sjöfarten, transportköpare och anslutande transporter riskerar att förbises eller falla mellan stolarna i planeringsprocessen. I kraft av sin strategiska betydelse förespråkar jag därför att hamnverksamheten i större utsträckning ska ingå som en del i det nationella transportsystemet. En tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle, enligt min uppfattning, även kunna bidra till ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen och kunna innehålla styrning och incitament utifrån den samlade logistikkedjans bästa. Detta kan med fördel utredas närmare.

Jag vill vidare framhålla att hamnarna är viktiga i den gröna omställningen. För att kunna investera i anläggningar, teknik och infrastruktur som gör det enklare att t.ex. serva fartyg med landansluten el och underlätta intermodala lösningar på kaj krävs kapital. Några av de stöd som finns tillgängliga är inte anpassade för hamnar, och i synnerhet inte för små och medelstora. Som exempel vill jag ta upp stadsmiljöavtalen som hamnarna i dag är helt exkluderade från då avtalen inte fungerar för aktiebolag, även om det som i hamnarnas fall är en enskild kommun som fullt ut äger aktiebolaget. Jag anser därför att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att stödet även kan sökas av hamnar.

28. Farleder och sjötrafikrelaterade åtgärder, punkt 11 (M)

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

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
2021/22:3435 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8,
bifaller delvis motion

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 6 och avslår motion

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 5.

Ställningstagande

Vi vill uppmärksamma att vissa områden i världens hav är hemvist åt särskilt känsliga ekosystem, och en del av dessa områden är därför skyddade. Det finns flera olika sorters skydd såsom naturreservat, nationalparker och Natura 2000-områden. Samtidigt är det ett faktum att skyddade områden kan genomkorsas av farleder eller ha omfattande fartygstrafik i sin närhet, vilket kan ha stor påverkan på den biologiska mångfalden. Nya farleder inrättas dessvärre i känsliga miljöer och ett aktuellt exempel är att Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) beslutade om ett nytt ruttsystem i Kattegatt som gäller sedan den 1 juli 2020. Antalet kommersiella fartyg kommer till följd av detta att öka kraftigt längs den svenska kusten nära Natura 2000-områden och ett planerat naturreservat. Vi anser att regeringen måste agera för att minska påfrestningen på marina skyddsområden så att fartygsrutter i sådana områden ändras och separeras från de biologiskt mest värdefulla havsområdena. Vi vill därför att regeringen ska verka i IMO för att nya fartygsrutter inte inrättas i nära anslutning till särskilt känsliga områden. Vi anser vidare att det ska upprättas planer med uppföljningsbara mål för de marina naturreservaten och att dessa ska följas upp systematiskt. I sammanhanget vill vi även framföra att vi är positiva till att arbetet sker genom s.k. samförvaltning såsom vid Koster.

29. Farleder och sjötrafikrelaterade åtgärder, punkt 11 (V)

av Jon Thorbjörnson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 5 och 6 samt bifaller delvis motion

2021/22:3435 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

Jag konstaterar att sjöfarten har omfattande effekter på marina djur och växter och att effekterna 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 genom de mest

värdefulla havsområdena. Många av de hotade arterna i Östersjön eller i Västerhavet är inte jämnt fördelade; t.ex. övervintrar sjöfåglar i Östersjön inom 5 procent av ytan och den hotade tumlaren fortplantar sig enbart i vissa begränsade områden, så att dra rutter förbi dessa områden borde vara möjligt. Jag vill att regeringen ger en särskild utredare 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.

Jag vill i sammanhanget även påminna om att Miljömålsberedningen i sitt betänkande Människan och havet föreslår att vissa känsliga områden i Östersjön helt fredas från kommersiell fartygstrafik. HaV har i förslag till havsplaner som lämnades till regeringen i december 2019 pekat ut några utbredningsområden för sjöfart där sjöfarten och miljöintressen krockar. De platserna är Salvorev (mellan Gotska Sandön och Fårö) samt området mellan Norra Midsjöbanken och Hoburgs bank, sydöst om Gotland. Mot denna bakgrund föreslår jag 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 förslag från Miljömålsberedningens betänkande.

30. Främjande av hållbara förnybara drivmedel, punkt 12 (M)

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4,

bifaller delvis motion

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 41 och

avslår motionerna

2021/22:1210 av Lars Thomsson (C),

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 1,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 20 och 45,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 58 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 42 och 43.

Ställningstagande

Vi vill framhålla den viktiga roll som svensk sjöfart har för att uppnå mer hållbara transporter. För att sjöfarten ska kunna ställa om måste dock staten bidra till att bygga upp en fungerande infrastruktur för fossilfritt bränsle i anslutning till de svenska hamnarna, såsom storskalig biodrivmedelstillverkning,

LNG och metanol, samt en utbyggd infrastruktur för el. Vår uppfattning är inte att staten ska peka ut ett specifikt drivmedel utan i stället skapa incitament för en växande fungerande marknad av fossilfria drivmedel i anslutning till de svenska hamnarna. Detta förutsätter en långsiktig plan där företag och stat samverkar och vi menar därför att det behövs en översyn av möjligheterna att kunna tillgodose tillgången till miljövänligt bränsle i de svenska hamnarna. Vi uppmanar därför regeringen att skyndsamt tillsätta en utredning som formulerar tydliga mål i arbetet med att skapa en svensk sjöfart som långsiktigt drivs på fossilfria drivmedel.

31. Främjande av hållbara förnybara drivmedel, punkt 12 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 45 och

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 58 och

avslår motionerna

2021/22:1210 av Lars Thomsson (C),

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 1,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 41–43.

Ställningstagande

Sjöfarten behöver bli mer miljövänlig även om jag kan konstatera att det sker en utveckling mot bränslesnålare fartyg och bättre bränslen. Jag vill bl.a. inkludera sjöfartssektorn i utsläppshandeln senast 2023, och Centerpartiet kommer att vara drivande för detta inom den kommande översynen av EU ETS. I översynen av energiskattedirektivet kommer vi i Centerpartiet även att arbeta för att regelverket får bättre miljö- och klimatstyrande effekt. Jag menar att det finns ett behov av 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.

För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare och vi behöver mer forskning och introduktion av ny teknik på marknaden. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs många olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning samt fordon med nollutsläpp som

drivs med grön el eller vätgas. Jag vill i sammanhanget föreslå att ansvarig myndighet ges i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar.

32. Främjande av hållbara förnybara drivmedel, punkt 12 (V)

av Jon Thorbjörnson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 1 och avslår motionerna

2021/22:1210 av Lars Thomsson (C),

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 20 och 45,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 58,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 41–43.

Ställningstagande

Regeringen har tydliggjort att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att uppnå en sådan målsättning måste tydliga mål sättas upp och åtgärder vidtas även för sjöfarten. Sjöfarten är i dag i stort sett helt beroende av oljebaserade drivmedel. Alternativa drivmedel börjar dock i ökad utsträckning utvecklas i form av LNG (flytande naturgas), och i viss mån el- eller hybriddrift med batterier eller bränsleceller. Fler och fler rederier i Sverige arbetar för att gå över till mer miljövänliga drivmedel och utvecklar miljövänlig och fossilfri drift, vilket jag tycker är glädjande. Det statliga Färjerederiet har även tagit fram en plan för att ställa om alla sina fartyg till senast 2045 (Vision 45), vilket jag välkomnar. Jag anser dock att omställningen måste vara färdigställd tidigare än 2045.

I sammanhanget vill jag även peka på att i Norge utvecklar näringsliv och offentlig sektor tillsammans nya lösningar för en hållbar sjöfart genom ett långsiktigt program. Målet är världens mest miljövänliga sjöinfrastruktur inom 10–15 år och en av världens mest miljövänliga och effektiva kustsjöfartsnäringar. Pilotprojekt pågår inom både batteri- och gasdrift för sjöfarten. För att Sverige ska kunna utveckla en grönare sjöfart menar jag att det finns starka skäl att lära av Norges målmedvetna inriktning. Det mesta av arbetet för omställning i Sverige görs av engagerade redare, och regeringen skulle enligt min uppfattning kunna göra mer för att främja och stötta arbetet för en genomgripande omställning.

Jag vill avslutningsvis peka på att Energimyndigheten i sin strategiska plan för omställning till en fossilfri transportsektor (2017) konstaterade att drivmedel som används i sjöfarten inte beskattas. Myndigheten anser att nationell beskattning vore möjlig men att det kan leda till snedvridna konkurrensförutsättningar. Mot denna bakgrund anser jag att Sverige bör verka för att ekonomiska styrmedel införs internationellt. För att främja användningen av förnybara drivmedel inom nationell sjöfart anser myndigheten vidare att det behöver utredas vilka ytterligare styrmedel som kan införas. Jag stöder ett sådant initiativ och anser att detta omgående bör utredas. Jag föreslår därför att regeringen återkommer med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten.

33. Främjande av hållbara förnybara drivmedel, punkt 12 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 41–43,
bifaller delvis motion

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 och
avslår motionerna

2021/22:1210 av Lars Thomsson (C),

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 1,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 20 och 45 samt

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 58.

Ställningstagande

Jag framhåller att det behövs ett bränslebyte inom sjöfarten. Sverige behöver följa den utveckling som sker internationellt för att ersätta bränslet i den internationella sjöfarten. Jag anser att vi behöver ha beredskap för att våra hamnar ska kunna distribuera de bränslen som blir aktuella. Omställningen av den kustnära sjöfarten och inlandssjöfarten måste samordnas och framför allt krävs en samordning av infrastrukturen för fossilfri drift med resten av energisystemet. Jag vill vidare påpeka att olika lösningar kommer att vara optimala på olika håll i landet beroende på vilken produktion av fossilfria energibärare som finns i närområdet. Utöver framdrivningen är fartygens energiförsörjning i hamn en viktig fråga. När fartygen försörjs med el från land under tiden de ligger i hamn kan motorerna stängas av. Det minskar klimatutsläppen då svensk elmix ersätter fartygsdieslar för elproduktion, men det är också en

viktig åtgärd för att förbättra den lokala luftmiljön kring hamnarna, som ofta ligger i eller nära tätbefolkade områden. Jag menar att våra hamnar ska vara utrustade med anslutningar för landström. På sina håll innebär det att elnäten behöver anpassas för ett större effektuttag i hamnarna. Jag välkomnar därför kommissionens förslag på området (COM(2021) 559) som ställer krav på att hamnarna i TEN-T-nätverket ska tillhandahålla olika former av fossilfri energi. Landström bör dock finnas i långt fler hamnar än i de som ingår i TEN-T-nätverket och finnas tillgängligt även för små fartyg. Jag anser däremot att kravet på att tillhandahålla flytande gas i de stora hamnarna borde preciseras till att gälla fossilfri gas. Mot denna bakgrund vill jag underlätta för de svenska hamnarna att tillhandahålla fossilfria fartygsbränslen och el. Jag vill vidare att regeringen verkar för att stora hamnar inom EU tillhandahåller flytande fossilfri gas. Avslutningsvis önskar jag ett statligt initiativ för att samordna infrastrukturen för fossilfri drift av den lokala sjöfarten.

34. Elektrifiering inom sjöfarten, punkt 13 (M)

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10,
bifaller delvis motionerna

2021/22:1672 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 36 och

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22 och
avslår motionerna

2021/22:3022 av Fredrik Lindahl m.fl. (SD) yrkande 10,

2021/22:3294 av Nicklas Attefjord (MP) yrkande 2 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 46.

Ställningstagande

Vi konstaterar att koldioxidfri el medför stora möjligheter för Sverige att bidra till klimatmålens uppfyllelse men också att skapa nya jobb och exportmöjligheter. Industrin och transportsektorn bör i största möjliga mån dra nytta av hållbar och ren svensk el. Samtidigt ställer ökad efterfrågan på el också krav på en utbyggd och driftssäker infrastruktur. Vi vill i sammanhanget uppmärksamma att båtar som ligger i hamn med påslagna fossildrivna motorer är dyrt, omodernt och till skada för klimatet. Alla fartyg som lägger till i svenska hamnar ska drivas av landström. Vi vill därför att det införs krav på landström

när båtar ligger i svenska hamnar. Vi anser vidare att regeringen skyndsamt bör tydliggöra regelverket för detta och därmed initialt säkerställa tillgången på landström i alla svenska hamnar.

35. Elektrifiering inom sjöfarten, punkt 13 (C)

av Mikael Larsson (C).

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
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22,
bifaller delvis motionerna
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 36 och
2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10 och
avslår motionerna
2021/22:1672 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,
2021/22:3022 av Fredrik Lindahl m.fl. (SD) yrkande 10,
2021/22:3294 av Nicklas Attefjord (MP) yrkande 2 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 46.

Ställningstagande

Jag menar att elektrifieringen behöver bli en mer integrerad del av sjötrafiken och att fartyg bör använda landström, i stället för att ligga med motorer igång i hamn. För att styra över mot mer elanvändning i hamn vill jag införa miljözoner. En sådan åtgärd skulle leda till att endast de fartyg som ansluter till landströmmen får komma in i citynära hamnar, medan de som fortsätter gå på tomgång och släppa ut stora mängder partiklar får lägga sig i ytterhamnar. Det här skulle ge tydliga incitament för kryssningsfartygen att investera i anslutningsutrustning. Sådan utrustning bör, enligt min uppfattning, också standardiseras på europeisk och internationell nivå. Jag föreslår därför att miljözoner för sjöfarten införs för att styra mot anslutning till landström när fartyg ligger i hamn.

36. Elektrifiering inom sjöfarten, punkt 13 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 46 och avslår motionerna

2021/22:1672 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,

2021/22:3022 av Fredrik Lindahl m.fl. (SD) yrkande 10,

2021/22:3294 av Nicklas Attefjord (MP) yrkande 2,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 36,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22 och

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10.

Ställningstagande

Jag framhåller vikten av att Sverige driver på omställningen av sjöfarten inom EU. Sjöfarten är internationell, och gemensamma regler behövs för en rättvis och effektiv omställning. Mot denna bakgrund uppmuntrar jag regeringen att verka för gemensamma regler för sjöfartsel i hamn inom EU.

37. Elektrifiering inom sjöfarten, punkt 13 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 36, bifaller delvis motionerna

2021/22:1672 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22 och

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 10 och

avslår motionerna

2021/22:3022 av Fredrik Lindahl m.fl. (SD) yrkande 10,

2021/22:3294 av Nicklas Attefjord (MP) yrkande 2 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 46.

Ställningstagande

Jag anser att fartyg bör stimuleras att använda landström, i stället för att ligga med motorer igång i hamn. Ett sätt att styra över mot mer elanvändning i hamn, menar jag, är att införa differentierade hamnavgifter och/eller att endast de fartyg som ansluter till landström får besöka de citynära hamnarna. Det skulle

ge tydliga incitament för fartygen att investera i anslutningsutrustning. Jag anser därmed att det behövs en ökad användning av landström för fartyg som ligger i hamn.

38. Sjöfartens klimatpåverkan, punkt 14 (M, C, L)

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Helena Gellerman (L), Mikael Larsson (C) och Richard Herrey (M).

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 motionerna

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.2,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 39 och 40 samt avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 2, 4 och 7 samt

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 22–25.

Ställningstagande

Sjöfarten står i dagsläget för ca 2,5 procent av de globala växthusgasutsläppen. Eftersom sjöfarten verkar på en global marknad innebär ytterligare nationella regleringar konkurrensnackdelar för svensk sjöfart och industri jämfört med andra länder. Dessutom kan vi konstatera att nationella särkrav har relativt liten verkningsgrad i jämförelse med internationella åtaganden. Det behövs samtidigt enligt vår uppfattning ett politiskt tryck gentemot sjöfarten för att snabba på teknikskiftet. Mot denna bakgrund anser vi att internationella åtgärder inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation IMO är viktiga för att minska utsläppen från den internationella sjöfarten. IMO har sedan 1990-talet arbetat med en internationell överenskommelse för att minska sjöfartens utsläpp. Under våren 2018 fattade IMO beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart. Strategin innehåller målet att minska sjöfartens totala växthusgasutsläpp med minst 50 procent till 2050 jämfört med 2008, samtidigt som man ska sträva efter nollutsläpp så snart som möjligt. Vi ser mycket positivt på detta och menar att Sverige bör vara pådrivande i arbetet för att uppfylla dessa åtaganden. Vi vill vidare betona betydelsen av att även sjöfarten arbetar med att fasa ut fossila bränslen men att detta sker på ett rättvist sätt där länder gemensamt arbetar med att göra sjöfarten fossilfri. Utöver IMO menar vi att regeringen även bör driva på sjöfartens omställning inom EU. Vi anser även att Sverige bör vara pådrivande

för att inkludera sjöfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter på samma sätt som flyget. Det är också viktigt, anser vi, att det sker en effektiv uppföljning av de regelverk och krav som redan genomförts, t.ex. kontroll av de bestämmelser som ligger till grund för utsläppsnivåer inom SECA-området. Avslutningsvis förespråkar vi att EU inför klimatkrav för fartyg som anländer till hamnar inom EU.

39. Sjöfartens klimatpåverkan, punkt 14 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (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

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 22–25 och avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 2, 4 och 7,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.2,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 39 och 40.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att det i dag finns konsensus om att kraftfulla miljöåtgärder behövs för att kunna bidra till ett bättre globalt klimat och minskade framtida utsläpp. Vi vill samtidigt framhålla vikten av konkurrensneutrala miljöåtgärder som inte begränsar nationella företags konkurrensmöjligheter i förhållande till den gemensamma branschen eller sektorn. Osunda konkurrensförhållanden mellan industrier resulterar, som vi känner till, i att jobb och tillväxt flyttar utomlands och tillhörande utsläpp därmed sker i något annat land (s.k. koldioxidläckage). Vi föreslår därför att koldioxidläckage ska tas med i beräkningarna i nya miljöförslag som berör sjöfarten. Vi framhåller vidare att nya miljöregler som läggs på den svenska sjöfarten som ett minimum även ska gälla i europeiska farvatten och hamnar för att åtgärderna ska bli verksamma.

Vi vill även påminna om de skärpta regler för tillåten svavelhalt i marint bränsle för fartyg som trafikerar bl.a. Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön som infördes i januari 2015 genom det s.k. svaveldirektivet. Sjöfart som trafikerar bl.a. Östersjön måste därmed ersätta fartygens högsavliga bunkerbränslen med destillatbränslen som är väsentligt dyrare. Som alternativ till renare bränslen kan redarna även välja att använda utrustning som avlägsnar

svaveldioxid ur fartygens rökgaser med rökgastvättar, s.k. skrubbrar. Vi ställer oss positiva till att minska utsläppen på Östersjön och till hårdare kontroller av att regelverket följs, men vi vill samtidigt betona vikten av att regler i största möjliga mån ska vara globalt omfattande så att de inte leder till snedvriden konkurrens. Vi föreslår därför att svaveldirektivet som minimum ska gälla i hela Europa.

När det gäller kväveoxider kan vi konstatera att det sedan januari 2021 har införts regleringar för att begränsa dessa utsläpp från sjöfarten inom Nordsjö- och Östersjöområdet. Vi välkomnar dessa förbättrande miljöåtgärder i sjöfarten men anser att åtminstone hela EU bör omfattas av samma kväveoxid-direktiv för att uppnå bästa möjliga effekt och minska risken för att transportörer väljer andra fraktsätt än fartyg när trafik genom svenska farvatten sker till högre kostnader. Skillnader i miljöregler resulterar även i att rederier som inte behöver transportera gods via exempelvis Nordsjö- och Östersjöområdet får andra konkurrensförutsättningar på den globala marknaden. Enligt vår uppfattning bör därför även kväveoxid-direktivet, som ett minimum, gälla i hela Europa.

40. Sjöfartens klimatpåverkan, punkt 14 (V)

av Jon Thorbjörnson (V).

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

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 2, 4 och 7 samt avslår motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 22–25,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.2,

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 39 och 40.

Ställningstagande

Jag konstaterar att ett förhållandevis lågt oljepris utgör ett hinder för en genomgripande övergång till alternativa bränslen och grön teknik i fartyg. Det saknas, menar jag, stimulanser för investeringar i teknik som minskar fartygens utsläpp av växthusgaser. Detta skulle t.ex. kunna åtgärdas genom att upprätta en koldioxidfond för bidrag till investeringar, som helt eller delvis finansieras av sjöfartsnäringen. Ekobonusen, som S-MP-regeringen lanserade som styrmedel under hösten 2018, är begränsad i sin omfattning och mer

inriktad på överflyttning än på klimatomställning av fartyg. Jag vill därför att regeringen utreder investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg.

Flera nationella myndigheter har olika ansvarsområden kopplat till sjöfartsfrågor, men det saknas en myndighet som följer upp och utvärderar effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. Varken i Trafikanalys årliga uppföljning eller i HaV:s uppföljningar finns mer än ett par kriterier för uppföljning. Jag menar att vi trots våra begränsade kunskaper om sjöfartens samlade påverkan ändå kan konstatera att den är omfattande. I sitt betänkande Människan och havet föreslog Miljömålsberedningen att Trafikanalys skulle få till uppgift att följa upp och utvärdera sjöfartens effekter på havsmiljön och dess ekosystem. Trafikanalys är en utvärderingsmyndighet vars huvuduppgift är att utvärdera, analysera och redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet och de har, enligt min uppfattning, rätt kunskap och erfarenhet för uppgiften. I enlighet med Miljömålsberedningens förslag vill jag därför att regeringen ger Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem.

Sjöfartens utsläpp av både svavel- och kväveoxider är betydande, och utsläppen orsakar hälsoproblem med tusentals förlorade levnadsår per år enbart i Nordeuropa. Östersjön är av IMO klassad som ett särskilt känsligt havsområde, och jag anser att det finns starka skäl att stärka miljökraven på de fartyg som trafikerar området. Det finns anledning att inom konventionerna utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden (particularly sensitive sea area) för kväveoxider (NECA). Jag kan konstatera att det t.ex. inte finns något krav på katalysator för att minska kväveutsläppen från äldre fartyg. EU har beräknat att de stora fartygen är på väg att bli den största utsläppskällan i fråga om svaveloxid (försurning och hälsoproblem) och kväveoxider (övergödning och hälsoproblem) i EU. Den 1 januari 2015 skärptes kraven på svavelhalten i marina bränslen i Östersjön och Nordsjön (SECA), men dagens åtgärder för att minska kväveutsläppen är otillräckliga. Krav på kväverening för nybyggda fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön infördes i januari 2021. Problemet är dock att fartyg har lång livslängd, och då krävs det kraftfulla åtgärder som minskar äldre fartygs utsläpp. Det är viktigt att ansträngningarna för högre miljökrav påskyndas med tydliga krav då det kan ta 30 år innan hela fartygsflottan är utbytt och följer de nya reglerna. Det finns väl beprövad katalysatorteknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Jag uppmanar därför regeringen att 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.

41. Vissa åtgärder mot utsläpp i vatten, punkt 15 (V)

av Jon Thorbjörnson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 8,
bifaller delvis motion

2021/22:3982 av Jakob Olofsgård m.fl. (L) yrkande 4 och
avslår motion

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 33–35.

Ställningstagande

När svaveldirektivet genomfördes i SECA-området tilläts en lösning med s.k. open loop-skrubbar på fartyg som använder svavelhaltigt bränsle. Detta innebär att svavlet som tvättas bort från skrubberanläggningens avgaser släpps ut i havet i stället för i luften, vilket var fallet före svaveldirektivets genomförande. Lösningen bedömdes vara mer ekonomisk för rederierna och baserades på antagandet att svavlet skulle spädas ut i havsvattnet och därmed inte skada den marina miljön. Nya forskningsrön från bl.a. IVL Svenska Miljöinstitutet har dock visat på att svavelutsläpp i vatten får allvarliga konsekvenser för djurplankton, vilket i sin tur påverkar hela det marina ekosystemet. De skadliga effekterna uppstår redan vid låga halter av skrubbervatten. Även höga halter av tungmetaller och polycykliska aromatiska kolväten har påvisats i skrubbervatten. Skrubbervattnets skadliga effekter förstärks vidare av att det släpps ut i ytvatten, vilket är den främsta livsmiljön för djur- och växtplankton, många fiskarter och ryggradslösa djur som musslor, sjöstjärnor och kräftdjur, och av att farlederna går längs de artrika kustområdena. Med facit i hand kan jag konstatera att det var en fatal missbedömning att tillåta open loop-skrubbar för svavelrening. Jag menar att beslutet fattades med bristfälligt faktaunderlag och med ekonomiska motiv. Jag anser att man i första hand bör främja sjöfartens klimatomställning och fasa ut de fossila bränslena, framför allt den smutsiga bunkeroljan. I andra hand bör man gå över till svavelfria bränslen som gör att skrubbar inte behövs i sjöfarten. Eftersom användning av bunkerolja tyvärr kommer att vara en verklighet en tid framöver behöver användning av open loop-skrubbar skyndsamt förbjudas och ersättas med closed loop-anläggningar som samlar in skrubbervattnet som sedan lämnas in i hamn för lämplig rening och behandling. Jag uppmanar därför regeringen att agera för att Sverige verkar

för ett förbud mot s.k. open loop-skrubbar och utreda om ett nationellt förbud mot dem är genomförbart.

42. Vissa åtgärder mot utsläpp i vatten, punkt 15 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 33–35 och avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 8 och

2021/22:3982 av Jakob Olofsgård m.fl. (L) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma att Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde, samtidigt som innanhavet utgör en viktig led för bl.a. oljetransporter. Oljeutsläppen fortsätter att vålla problem i Östersjön, och det är därför angeläget att skapa tydliga incitament så att detta undviks. Jag efterlyser därför höjda bötesbelopp för utsläpp av olja i Östersjön och ökad beredskap för potentiella katastrofer i Östersjöområdet för att minimera eventuella skadeverkningar. Vidare vill jag införa en bestämmelse om att all olja som transporteras till havs ska DNA-märkas så att det går att spåra vilket fartyg som har släppt ut olja.

43. Vissa åtgärder mot utsläpp i vatten, punkt 15 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3982 av Jakob Olofsgård m.fl. (L) yrkande 4, bifaller delvis motion

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 8 och

avslår motion

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 33–35.

Ställningstagande

Jag vill påminna om de nya kraven på svavelutsläpp som tvingar all internationell sjöfart att minska sina utsläpp av svaveldioxid till luften. De nya svavelreglerna är viktiga för att minska sjöfartens påverkan på luftkvaliteten, men de fångar inte upp effekter på havsmiljön, och det är enligt min uppfattning angeläget att notera. Jag kan konstatera att lågsvavliga bränslen är dyrare än bunkerolja, och det ger rederierna ett incitament att installera skrubbrar som tvättar avgaserna genom havsvatten. Därigenom minskar utsläppen till luften kraftigt, men det förorenade skrubbevattnet släpps tillbaka till havet. IVL Svenska Miljöinstitutet har analyserat miljöeffekterna av både öppna och slutna skrubbersystem. De öppna skrubbersystemen använder stora mängder havsvatten för att rena avgaserna och vattnet släpps sedan direkt ut i havet igen. I de slutna systemen återcirkulerar vattnet i anläggningen och släpps ut först efter att det har behandlats i en reningsanläggning. Obehandlat skrubbevatten är förorenat och innehåller bl.a. tungmetaller, aromatiska kolväten och sotpartiklar. Det behandlade vattnet från den slutna skrubbern är mindre förorenat och de restprodukter som avskiljs i reningsanläggningen tas i land. IVL Svenska Miljöinstitutet och norska polarinstitutet har i tester påvisat att skrubbevattnets föroreningar är giftiga för bl.a. djurplankton och att föroreningarna påverkar det marina ekosystemet. Marina organismer exponerades i testerna för olika koncentrationer skrubbevatten och resultatet visade på negativa effekter på livsviktiga funktioner hos flera organismer, bl.a. hoppkräftor som har en central betydelse i näringskedjan. Både låga koncentrationer av obehandlat vatten från öppna skrubbersystem och behandlat skrubbevatten från slutna skrubbersystem påverkade organismerna negativt. Miljöriskerna ökar därmed betydligt i hårt trafikerade farleder och i hamnar, och när havsmiljön kontinuerligt utsätts för skrubbevatten från fartyg blir den akuta effekten varaktig. Jag vill därför lyfta att FN:s globala miljömål anger att vi till 2025 ska förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet och jag förespråkar att Sverige arbetar för att förbjuda skrubbrar som leder ned föroreningar i havet.

44. Mottagning av barlastvatten, punkt 16 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 36.

Ställningstagande

Främmande organismer som följer med i fartygens barlastvatten från andra hav innebär ett hot mot den biologiska mångfalden i bl.a. Östersjön. Dessa s.k. invasiva arter kan föröka sig okontrollerat och tränga undan inhemska arter. Det finns därför, enligt min uppfattning, ett behov av att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet har mottagningsanordningar för barlastvatten så att detta inte släpps ut i havet.

45. Bemanning och arbetsförhållanden, punkt 17 (M)

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7,

bifaller delvis motion

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 9 och

avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 1–7,

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och

2021/22:3524 av Ola Johansson (C) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Svensk sjöfart vittnar om svårigheter att rekrytera personal till svenska båtar. Vi ser med oro på utvecklingen och anser att det är olyckligt att yrken till sjöss lockar allt färre unga människor. I stället anställer en del rederier personal från andra delar av världen till lägre löner. Vi kan konstatera att detta innebär problem för svenska rederier som varken kan eller ska konkurrera med låga löner och sämre anställningsvillkor eftersom innebörden av den svenska modellen är att vi konkurrerar med kompetens och hög utbildningsnivå. Därmed finns det fortsatt mycket att göra för att göra svensk sjöfart ska bli en attraktiv arbetsgivare. Vi anser att regeringen bör göra en översyn och i dialog med svenska rederier och hamnar se över olika utbildningsalternativ i syfte att säkerställa sjöfartens långsiktiga personalbehov. Mot denna bakgrund framhåller vi behovet av att säkerställa rekrytering av ny personal till sjöfarten.

46. Bemanning och arbetsförhållanden, punkt 17 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och
avslår motionerna

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 1–7,

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 9,

2021/22:3524 av Ola Johansson (C) yrkandena 1–3 och

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi anser att säkerheten för fartyg som skeppar farligt gods eller tusentals passagerare måste tas på största allvar. Vi anser även att lastning och lossning på land, samt säkerhetsrutiner på terminaler och ombordstigning, kräver mycket hög säkerhet. Oavsett kapten, matros eller markbunden personal är det enligt vår uppfattning av största vikt att ha säkra arbetsrutiner att följa om något oförutsett händer. De som arbetar till sjöss har dock i väsentliga avseenden andra förutsättningar att ta hänsyn till än vad som gäller vid arbete på land. Detta gäller bl.a. vid brand, akut sjukdom eller grundstötning som kan leda till utsläpp. Vi menar att arbetet med att förebygga olyckor till sjöss är speciellt viktigt eftersom olyckor kan få omfattande följder för djur och växtlighet. Säkerhetsarbetet både på land och till sjöss behöver prioriteras och vi vill därför framhålla vikten av en trygg och säker sjöfart.

47. Bemanning och arbetsförhållanden, punkt 17 (V)

av Jon Thorbjörnson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 1–7,

bifaller delvis motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 9 och

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7 och avslår motionerna
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och
2021/22:3524 av Ola Johansson (C) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Arbetsmiljölagen gäller varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning. Arbetsmiljöverket har tillsynsansvaret för alla svenska arbetsplatser – med fartyg som enda undantag där det finns betydande särlagstiftning, både i arbetsmiljölagen och i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Denna särlagstiftning innebär bl.a. att det är Transportstyrelsen som har tillsynsansvaret för fartygsarbete (arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av någon som följer med fartyget). I andra delar av sjöfartssektorn, som inte rör fartygsarbete, t.ex. pråmar och fartyg som används för hotell- eller restaurangverksamhet, är det Arbetsmiljöverket som har tillsynsansvaret med stöd av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har vid sina inspektioner på fartyg fokus på fartygets sjövärdighet och sjösäkerhet, vilket är myndighetens och inspektörernas expertområde. Arbetsmiljön är med andra ord inte prioriterad och kompetens saknas för inspektion och utvärdering av den sociala och organisatoriska arbetsmiljön, men också i många fall den fysiska arbetsmiljö som inte är direkt relaterad till sjösäkerheten. Denna bild bekräftas även i Transportstyrelsens rapport Sjomännens arbets- och levnadsvillkor (dnr TSG 2019-6320). Utöver detta uppstår gränsdragningsproblem då två olika myndigheters tillsynsansvar överlappar varandra; exempelvis är det Arbetsmiljöverkets ansvarsområde om en olycka inträffar med en hamnarbetare ombord på ett fartyg i hamn, medan det är Transportstyrelsens ansvarsområde om samma olycka inträffar för en ombordanställd sjöman. Jag konstaterar att Transportstyrelsens arbetsmiljötillsyn inte fungerar tillfredsställande och anser att det är lämpligt att Arbetsmiljöverket tar över ansvaret för de anställdas arbetsmiljö i enlighet med arbetsmiljölagen, men i samverkan med Transportstyrelsen som har ansvar för fartygs sjösäkerhet och sjövärdighet. Jag föreslår således att regeringen återkommer med en plan för att överföra tillsynsansvaret för arbetsmiljön på arbetsplatser till sjöss till Arbetsmiljöverket i samarbete med Transportstyrelsen.

Enligt arbetsmiljölagen utses skyddsombud på svenska arbetsplatser av de fackliga organisationerna. Arbetsplatser på fartyg är dock undantagna från denna regel, och av en särlagstiftning som framgår av 4 kap. fartygssäkerhetslagen och 5 kap. fartygssäkerhetsförordningen framgår det att facket inte har rätt att utse skyddsombud. De ombordanställda, om de är minst fem, kan utse skyddsombud, men reglerna ger också arbetsgivaren rätt att göra det i stället, vilket jag menar förekommer frekvent. En förutsättning för att det systematiska arbetsmiljöarbetet ska fungera är att det finns trygga, utbildade skyddsombud på arbetsplatserna. Fackförbunden är den enda stödresurs

skyddsombuden har i de fall de utsätts för repressalier eller andra samverkans-tvister. Särreglerna kan innebära att en säsongsanställd utses utan att veta vad uppdraget innebär och utan möjlighet att ifrågasätta, anmäla eller förhandla av rädsla för att förlora arbetet. Det innebär också att många skyddsombud är oorganiserade och inte har stöd av en större organisation. Vid samverkans-tvister kan de vara tvungna att bekosta en rättsprocess själva, vilket få personer klarar. Jag menar att det finns fall då skyddsombud utan utbildning använts av arbetsgivaren för att fastställa beslut i t.ex. rehabiliteringsärenden och risk-bedömningar som inte är förankrade i lagar och regelverk. Detta sätter grunderna i arbetsmiljöarbetets samverkan ur spel. Det finns också ett stort behov av att kunna utse regionala skyddsombud, inte minst i skärgårdstrafiken som är starkt säsongsbetonad, med stor personalomsättning och ofta mindre än fem personer i besättningen. Den skattefinansierade trafiken, med krav på kollektivavtal och där den fackliga verksamheten fungerar väl, verkar fungera bättre, men det finns en risk för försämringar genom upphandlingssystemet. Jag vill att regeringen snarast återkommer med förslag till ändring i fartygs-säkerhetslagen så att fackliga organisationer får rätt att utse skyddsombud på arbetsplatserna ombord samt att regionala skyddsombud får samma rättigheter till sjöss som på land i enlighet med arbetsmiljölagen.

Jag menar att sjöfartens särslagstiftning och dess negativa påverkan på det systematiska arbetsmiljöarbetet samt den bristande myndighetstillsynen är omfattande. Regelverket för arbetsmiljö på fartyg är komplext, detaljerat och till delar omodernt. En konsekvens är att genomförandet av nya föreskrifter tar mycket längre tid än vad som är rimligt, i vissa fall flera år. Normalt är det arbetsgivarens ansvar att följa Arbetsmiljöverkets föreskrifter som är tillämp-liga för deras verksamhet; inom sjöfarten är det Transportstyrelsen som meddelar vilka föreskrifter rederierna ska följa och vilka de inte behöver följa. Exempelvis infördes föreskrifterna om organisatorisk och social arbetsmiljö för sjöfarten flera år efter att de trätt i kraft på alla andra arbetsplatser i Sverige. Jag anser att många av särregleringarna av arbetsmiljön ombord är onödiga och otidsenliga och att de till och med kan vara direkt farliga för de anställda. Mot denna bakgrund föreslår jag att regeringen gör en genomgripande översyn av särslagstiftningen för sjöfarten med syftet att minimera särslagstiftningen om arbetsmiljö och anställningsvillkor.

Transportstyrelsen har valt att delegera mycket av sitt tillsynsansvar, även för arbetsmiljöfrågor, till s.k. godkända organisationer eller klassnings-sällskap. Jag kan konstatera att klassningssällskapen befinner sig i en konkurrenssituation gentemot rederierna där kritik vid tillsyn kan leda till att ett klassningssällskap förlorar uppdrag och därmed inkomster. Vidare utförs vissa kontroller via redares egenkontroll, dvs. att redaren själv bestämmer om den uppfyller vissa krav. Jag ifrågasätter om det är lämpligt och opartiskt att myndighetstillsyn av arbetsmiljö delegeras till privata aktörer på detta sätt. Myndighetsansvar och myndighetsutövning ska, enligt min uppfattning, inte utföras av privata aktörer utan av ansvarig myndighet för en rättssäker och likvärdig bedömning. Jag menar vidare att det också kan ifrågasättas utifrån

7 kap. 1 § arbetsmiljölagen (Arbetsmiljöverket utövar tillsyn över att denna lag och föreskrifter som meddelas med stöd av lagen följs). Eftersom Transportstyrelsen delegerar delar av tillsynen till privata aktörer menar jag att de förlorar helhetsbedömningen av fartygens arbetsmiljö- och säkerhetsarbete samt sin egen kompetens på området. Jag anser därför att regeringen bör ge Transportstyrelsen direktiv om att inte överlåta tillsyn av arbetsmiljö och anställningsvillkor till privata aktörer, såsom klassificeringssällskap och redares egenkontroll.

Jag noterar att det i dag är mycket vanligt att sjömän anställda av redaren arbetar ombord på fartyg när de ligger på varv. Ofta är det utländska varv både inom och utanför EU som rederierna kontrakterat för att utföra arbetet. Det råder ofta samverkansbrister mellan rederierna och varven när det gäller arbetsmiljöarbete. Besättningen bor ofta ombord på fartyget under varvsvistelsen, vilket ställer stora krav på att arbets- och levnadsförhållandena är säkra. Arbetsmiljöbrister har flera gånger rapporterats. Det kan vara sådant som brandlarm som är ur funktion samt exponering av farliga kemikalier, damm och asbest. Transportstyrelsen har svarat att tillsynen på utländska varv inte ligger inom myndighetens tillsynsområde och besättningen hänvisas till den tillsynsmyndighet för arbetsmiljö som finns i det land där varvet ligger, vilket gör att de i vissa fall inte får något som helst stöd på grund av olika länders lagstiftning och tillsyn. Jag menar att detta innebär att svenska arbetstagare därmed utsätts för onödiga och farliga risker och i vissa fall är rättslösa. Jag vill därför att regeringen återkommer med förslag om hur arbetstagare på svenska fartyg ska skyddas enligt svensk lagstiftning när fartyget ligger på varv i annat land.

Berättelserna under den s.k. metoo-rörelsen var många och berörde alla branscher och områden i samhället. Uppropet spreds även inom sjöfarten. Att rösterna tystnat något innebär, enligt min uppfattning, inte på något sätt att problemen har försvunnit. Av Transportstyrelsens rapport Sjömännens arbets- och levnadsvillkor (dnr TSG 2019-6320) från september 2019 framgår det att kränkande handlingar och trakasserier är vanligare ombord på fartyg än på arbetsmarknaden i sin helhet. Intendenturpersonalen (dvs. de som arbetar som restaurangpersonal, hotellpersonal, med städning och annat som inte är relaterat till fartygets framdrift) och kvinnliga sjömän upplever generellt sett en sämre social och organisatorisk arbetsmiljö. Enligt Transportstyrelsen uppger 38 procent av kvinnorna som har svarat på enkäten att de har upplevt kränkande handlingar eller trakasserier under det senaste året, vilket kan jämföras med 16 procent av männen. På land är siffrorna betydligt lägre, även om det är svårt att jämföra olika undersökningar. På frågan om kvinnor och män behandlas lika på arbetsplatsen uppger 20 procent av kvinnorna att påståendet stämmer ganska eller mycket dåligt överens med verkligheten, jämfört med 7 procent av männen. Könsbaserade kränkningar eller trakasserier var den vanligaste diskrimineringsgrunden bland kvinnorna, medan ålder var den vanligaste bland männen. Utifrån det som har framkommit i Transportstyrelsens rapport anser jag att arbetsmiljön ombord

behöver utredas och grundligt undersökas. Metoo-rörelsen visade att även sjöfarten hade problem med trakasserier och ojämlikhet och här krävs ett strategiskt och organiserat arbete för att komma till rätta med problemen. Jag vill mot denna bakgrund lyfta vikten av att medvetandegöra likabehandling, och regeringen bör därför ge Transportstyrelsen i uppdrag att skyndsamt återkomma med en handlingsplan för jämställdhet och trygghet till sjöss, inkluderande åtgärder med anledning av metoo.

Jag anser vidare att statligt ägda bolag, affärsverk, verk och myndigheter ska ha ett särskilt ansvar för att deras verksamhet är klimatomfattigt, miljömässigt och socialt hållbar. Det ansvaret tas långt ifrån alltid i dag, menar jag. Flera statliga bolag använder sig av transporter till sjöss, inte minst bolag som LKAB och Sveaskog, utan att ställa krav på arbetsmiljö och anställningsvillkor ombord på de fraktfartyg som de använder sig av, samtidigt som vi vet att många fartyg på den globala marknaden har fruktansvärda förhållanden ombord. Jag anser att alla verksamheter som det offentliga på något sätt styr över, även genom ägande, ska föregå med gott exempel. Jag anför därför att regeringen i sina ägaruppdrag och ägardirektiv till statliga bolag, verk, affärsverk och myndigheter bör ge i uppdrag åt dessa att enbart använda sjöfartstransporter som är certifierade enligt Responsible Shipping Initiative (RSI).

Avslutningsvis vill jag framhålla att bristen på utbildad personal är ett problem för svensk sjöfart, inte minst för den inre sjöfarten. Jag efterlyser därför åtgärder som dels lockar studenter till utbildningarna, dels underlättar för studenterna att utbilda sig till olika sjöfartygsyrken. Jag vill därmed att regeringen snart gör en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk.

48. Vissa internationella frågor, punkt 18 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8 och 20.

Ställningstagande

Vi anser att sjöfarten är ett prioriterat område när det gäller internationella samarbeten och ser därmed positivt på sjöfartsorganisationer som IMO. IMO är en mellanstatlig rådgivande sjöfartsorganisation under FN som arbetar med olika frågor som berör internationell sjöfart, som t.ex. att inrätta och anta

bestämmelser om ruttsystem. Vi vill framhålla att Sverige även fortsättningsvis bör verka aktivt i internationella samarbeten som berör sjöfarten.

Vi vill vidare uppmärksamma att sjöröveri dessvärre förekommer i vissa internationella farvatten. Sjørövare kan ta över stora fartyg och begär oftast höga lösesummor för att låta fartygen fortsätta sin färd. Många gånger har fartyg endast vatten som försvar mot sjörövare som färdas i mindre, snabbgående båtar beväpnade med automatvapen och raketgevärr. Det finns ett generellt behov för sjöfarten av att klara sig undan dessa attacker. Hur detta skydd ska utformas bör lyftas upp i ett internationellt forum, men vi vill framhålla att skydd kan vara både proaktivt och reaktivt. Vi anser att Sverige bör verka för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten.

49. Båtregister, punkt 20 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 29 och
bifaller delvis motionerna

2021/22:1269 av Abraham Halef (S) yrkande 2,

2021/22:1414 av Adnan Dibrani m.fl. (S) och

2021/22:3279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 41.

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma problemet med dumpade båtar i naturen som riskerar att skapa långvariga miljöskador då ämnen läcker ut i vattendrag eller ned i marken. I dag finns omkring 100 000 båtar i Sverige som närmar sig sitt bäst-föredatum eller redan har passerat det. Den största andelen av dessa är uttjänta plastbåtar som ofta innehåller giftiga ämnen från en tid när kemikalielagstiftningen inte var lika utvecklad. Kommuner kan inte ta sig rätten att flytta en gammal skrotbåt utan tillstånd från båtägaren, och går det inte att identifiera ägaren blir båten liggande. Jag konstaterar att om det saknas ekonomiska incitament är risken stor att båtägaren inte kommer att ge sig till känna. Det finns således ett behov av att se över lagstiftningen för att kunna förenkla hanteringen av skrotbåtar och vrak. Jag efterfrågar därför en översyn av möjligheten att införa ett obligatoriskt ägarregister för båtar eller en tvingande ansvarsförsäkring.

50. Båtregister, punkt 20 (V)

av Jon Thorbjörnson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 41 och
bifaller delvis motionerna
2021/22:1269 av Abraham Halef (S) yrkande 2,
2021/22:1414 av Adnan Dibrani m.fl. (S) och
2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 29.

Ställningstagande

Sverige saknar i dag ett nationellt register över fritidsbåtar, och jag menar att detta gör det svårt att veta hur många fritidsbåtar som finns men också vilken påverkan de verkligen har och utifrån detta dra slutsatser om vilka åtgärder som behöver vidtas för att minska fritidsbåtarnas påverkan. Avsaknaden av ett nationellt båtregister försvårar också en hållbar förvaltning av fritidsbåtarna. Sverige har en åldrande fritidsbåtsflotta, där många skulle behöva åtgärdas på grund av att de t.ex. är målade med båtottenfärg som innehåller TBT. Jag konstaterar vidare att avsaknaden av ett båtregister även gör det svårt att identifiera båtarnas ägare, och därför får kommunerna ofta ta kostnaderna för t.ex. dumpade båtar. Ett båtregister skulle också vara en effektiv åtgärd för att höja säkerheten vid överlåtelse av en fritidsbåt. Mot denna bakgrund föreslår jag att Transportstyrelsen, eller någon annan lämplig myndighet, ges i uppdrag att upprätta och hålla ett båtregister med obligatorisk anmälan för fritidsbåtar.

51. Sjömätning, punkt 21 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Stefan Plath (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21 och
avslår motion
2021/22:2845 av Betty Malmberg (M) yrkandena 2 och 3.

Ställningstagande

Vi konstaterar att Sjöfartsverket ansvarar för sjömätning och mäter främst för EU-projekt och säkrar upp befintliga farleder. Sjömätningen är således koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig. Sjöfartsverket utför även regelbundna kontrollmätningar över vissa farleder och sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar. Många båtägare navigerar i dag med digitala sjökort och kan därför enkelt märka ut grund. Båtägare skulle därmed kunna bistå Sjöfartsverket med att notera och märka ut grund som inte finns med på befintliga sjökort. Vi menar därför att en webbplats eller en applikation bör upprättas där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater. Sjöfartsverket kan därefter undersöka om uppgifterna stämmer och senare märka ut grund på sjökorten. Detta skulle kunna leda till att man får mer detaljerade sjökort i områden där Sjöfartsverket inte mäter. På detta sätt skulle onödiga olyckor som medför stora kostnader för den enskilda båtägaren och försäkringsbolagen kunna undvikas. Mot denna bakgrund föreslår vi att utmärkningen av sjökort ses över.

52. Vissa frågor om snabbgående fritidsbåtar och vattenskotrar, punkt 22 (V)

av Jon Thorbjörnson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 10 och 11, bifaller delvis motion

2021/22:3934 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 och avslår motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 41 och

2021/22:3934 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 3.

Ställningstagande

Vänsterpartiet har länge drivit på för att införa ett obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar och välkomnar således det nya regelverk som håller på att träda i kraft. Jag efterfrågar dock en högre åldersgräns och mer omfattande krav för framförande av vattenskotter. En relaterad fråga är förarintyg för andra snabbgående fritidsbåtar. Antalet fritidsbåtar, inte sällan med oerfarna förare, har ökat kraftigt under pandemin. I dagsläget är utbildning frivilligt även för fritidsbåtar med mycket höga hastigheter. Jag konstaterar att vårdslös körning

med snabbgående fritidsbåtar är ett problem som inte bara utgör ett störningsmoment för andra trafikanter på vatten, utan att det även är en trafikfara med olycksrisk för både förarna själva, deras passagerare och allmänheten. Dessutom kan vårdslös körning skada det marina växt- och djurlivet, särskilt under sjöfåglarnas häckning. Förarbevis för snabbgående motorbåtar bör därför, enligt min uppfattning, införas på liknande sätt som förarbevis för vattenskoter. Mot denna bakgrund vill jag att regeringen skyndsamt återkommer med förslag på införande av förarbevis med 18-årsgräns för att få köra snabbgående fritidsbåtar med hastighetskapacitet från 15 knop och uppåt. Vidare vill jag att regeringen skyndsamt återkommer med förslag på höjning av åldersgränsen för förarbevis för vattenskoter till 18 år.

53. Vissa frågor om snabbgående fritidsbåtar och vattenskotrar, punkt 22 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 41 och avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 10 och 11 samt

2021/22:3934 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Jag konstaterar att vattenskotrar är ett smidigt sätt att förflytta sig på vattnet som underlättar transporter i våra kustnära områden. Under senare tid har dock antalet olyckor med vattenskotrar ökat och de problem som en oreglerad okynneskörning lett till har uppmärksamrats. Miljöpåverkan på djurlivet, inte minst av buller, och fara för badande och annan sjöfart är några av de negativa konsekvenserna. Nyligen infördes en åldersgräns på 15 år. Dessvärre kan jag notera att det inte har hjälpt för att få ned antalet olyckor eftersom användningen av vattenskotrar samtidigt har ökat. Vattenskotrar ska likt snöskotrar i första hand betraktas som ett bruksföremål och inte som en leksak för nöjesåkning. Riksdagen har beslutat om ett obligatoriskt förarbevis som ska föregås av både praktisk och teoretisk utbildning, vilket träder i kraft under 2022. Mot denna bakgrund uppmanar jag regeringen att utvärdera och följa upp effekterna av den nya lagstiftningen.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

2021/22:227 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att en oberoende internationell utredning genomförs avseende M/S Estonias förlisning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:353 av Hampus Hagman (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.

2021/22:920 av Jessica Thunander m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en plan för att överföra tillsynsansvaret för arbetsmiljön på arbetsplatser till sjöss till Arbetsmiljöverket i samarbete med Transportstyrelsen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma med förslag till ändring i fartygssäkerhetslagen så att fackliga organisationer får rätt att utse skyddsombud på arbetsplatserna ombord samt att regionala skyddsombud får samma rättigheter till sjöss som på land i enlighet med arbetsmiljölagen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra en genomgripande översyn av särlagstiftningen för sjöfarten med syftet att minimera särlagstiftningen gällande arbetsmiljö och anställningsvillkor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen direktiv om att inte överlåta tillsynsarbete avseende arbetsmiljö och anställningsvillkor till privata aktörer, såsom klassificeringssällskap och redares egenkontroll, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur arbetstagare på svenska fartyg ska skyddas enligt svensk lagstiftning när fartyget ligger på varv i annat land, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att skyndsamt återkomma med en handlingsplan för jämställdhet och trygghet till sjöss, inkluderande åtgärder med anledning av metoo, och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i sina ägaruppdrag och direktiv till statliga bolag, verk, affärsverk och myndigheter bör uppdra åt dessa att enbart använda sjöfartstransporter som är certifierade enligt Responsible Shipping Initiative (RSI) och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett förslag för en sammanhållen lagstiftning för sjöfartscabotage i svenska vatten, i vilken alla fartyg som utför cabotage i svenska vatten lyder under svenska lagar och regler och svenska myndigheters tillsyn oavsett flaggstat, och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:936 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att stärka sjöfarten och överflyttning av gods från väg till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:950 av Mattias Ottosson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen undersöka möjligheten att utse hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1190 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över en återgång till tidigare system för farledsavgifter för Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder som tillgodoser behovet av lotsar i Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1210 av Lars Thomsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om grunderna inför trafikupphandling, biogasproduktionens förutsättningar och att utreda möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen till förnybart och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1269 av Abraham Halef (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1414 av Adnan Dibrani m.fl. (S):

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

2021/22:1440 av Boriana Åberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att utreda för- och nackdelar med en sammanslagning av Trafikverket och Sjöfartsverket och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avlasta Sjöfartsverket från alla andra uppgifter än farledsmarkering, isbrytning, de delar inom sjö- och flygräddningstjänsten och sjömansservice som är konventionsstyrt, samt lots och sjömätning där marknadslösning saknas, och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1443 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tillsätta ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1484 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en etableringsstrategi för prämtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1672 av Johan Hultberg (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regelförenklingar och samordnad tillsyn och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en snabb utbyggnad av den marina laddinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V):

1. 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.

2. 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 tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
4. 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.
5. 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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att 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 tillkännager detta för regeringen.
7. 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 tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att Sverige verkar för ett förbud mot s.k. open loop-skrubbar och utreda om ett nationellt förbud mot dem är genomförbart och tillkännager detta för regeringen.
9. 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, speciellt för inlandssjöfart, och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på införande av förarbevis med 18 års åldersgräns för att köra snabbgående fritidsbåtar med hastighetskapacitet från 15 knop och uppåt och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på höjning av åldersgränsen för förarbevis för vattenskoter till 18 år och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2845 av Betty Malmberg (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur berörda forskare och forskningsmyndigheter (som har säkerhetsklassats) kan erhålla permanent mätillstånd i hav och vatten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de som erhåller mätillstånd för något område automatiskt erhåller spridningstillstånd för uppgifterna och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska farledsavgifterna för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska sjöfartens kostnader för isbrytning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsavgifterna och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör tillsätta utredningen av Sjöfartsverkets finansieringsmodell och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör verka i internationella samarbeten som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om pråmtrafik och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka farledsavgifterna på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsverksamheten på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en trygg och säker sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra fjärrlotsnavigering av fartyg och tillkännager detta för regeringen.

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utmärkningen av sjökort och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidläckage ska tas med i beräkningarna i nya miljöförslag som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöregler som berör sjöfarten som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svaveldirektivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att NOx-direktivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt utreda hur miljödifferenteringen av farledsavgifterna kan ändras och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör ta kostnaden för nya isbrytare och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfartsstöd och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3022 av Fredrik Lindahl m.fl. (SD):

10. 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.

2021/22:3102 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjötransporter på Väneren i form av byggnation av för låga broar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjöfarten vad gäller avgifter, skatter och pålagor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för konkurrenskraften för sjöfarten i förhållande till andra transportslag och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att låta trafikavgifter spegla samhällsnytta och hållbara och klimatsmarta transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bättre utnyttja våra vattenvägar för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsen eller annan lämplig myndighet bör ges i uppdrag att upprätta och hålla ett båtregister med obligatorisk anmälan för fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3294 av Nicklas Attefjord (MP):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att elektrifiera färjorna på samma sätt som de som i dag finns i reguljär drift i Norge och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar samt hur farleds- och lotsavgifterna påverkar den svenska sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om principen att Sjöfartsverkets avgifter ska användas som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att ge Sjöfartsverket i uppdrag att utreda en administrativ avgift för att täcka hanteringskostnaden vid registrering av nya fartyg och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket för de inre vattenvägarna bör utredas vad gäller prämtrafik i syfte att identifiera lagstiftning som hindrar prämtrafik och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsatt främja transporter på inre och kustnära vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en ökad användning av landström för fartyg som ligger i hamn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst kan genomföras utifrån olika myndighetsbehov och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera och följa upp de nya regler om utbildning och förarbevis för vattenskotter som införts och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3435 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka i IMO för att nya fartygsrutter inte ska inrättas i nära anslutning till särskilt känsliga områden och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3524 av Ola Johansson (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvidgning av begreppet inre fart och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta den utländska behörigheten Master of Yachts på svenskflaggade båtar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra definitionen av de minsta yrkesfartygen från det otidsenliga begreppet dräktighet till 24 meter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C):

20. 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.
- 21.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att säkerställa implementering och öka ambitionerna i internationella avtal som syftar till att flyget och sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfarten.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartyg ligger i hamn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att det stödet går att söka även för hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
25. 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.

26. 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 miljödifferntiering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
45. 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.

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C):

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ett obligatoriskt ägarregister för båtar eller en tvingande ansvarsförsäkring och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C):

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att 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 – och tillkännager detta för regeringen.
30. 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.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
34. 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.
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 harmoniera med kraven som finns på kontinenten och tillkännager detta för regeringen.

37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst genomförs utifrån olika behov från näringsliv och myndigheter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C):

58. 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 och EU-nivå, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3758 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förhandsbesked för sjöfartsstöd och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklade myndighetskontakter för svensk sjöfartsnäring och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att kunna tillgodose miljövänligt bränsle i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om miljödifferenterade farledsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn som säkerställer att sjötrafikens olika särregler, avgifter och skatter inte sammantaget försämrar svensk sjöfarts konkurrensvillkor och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa rekrytering av ny personal till sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krav på landström när båtar ligger i svenska hamnar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för exempelvis IMO och EU arbeta för att göra sjöfarten mer klimatvänlig och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell etableringsstrategi för pråmtrafiken på de inre vattenvägarna och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för pråmtrafiken i syfte att få pråmar att definieras som fartyg för att stärka säkerheten till sjöss och tillkännager detta för regeringen.

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet att förnya den svenska flottan av isbrytare och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i samverkan mellan hamnarna och andra berörda aktörer och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kritiskt pröva Sjöfartsverkets roll som affärsverk och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU ska verka för gemensamma regler för sjöfartsel i hamn och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja bötesbeloppen för oljeutsläpp i Östersjön och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att höja beredskapen för potentiella katastrofer i Östersjöområdet och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en bestämmelse bör införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet bör ha mottagningsanordningar för barlastvatten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3934 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.

2021/22:3982 av Jakob Olofsgård m.fl. (L):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om scrubbers och FN:s globala miljömål om att till 2025 förebygga och avsevärt minska alla former av föroreningar i havet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4131 av Helena Lindahl m.fl. (C):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur ett generationsskifte med nya isbrytare bäst genomförs utifrån både näringslivet och myndigheterna och tillkännager detta för regeringen.
11. 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.

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L):

37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om överflyttning av gods till inrikes sjöfart och närsjöfart genom översyn av regelverk och avgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att farledsavgifter bör få en miljöstyrande effekt i relation till fartygens klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på inom International Maritime Organization för att eliminera den internationella sjöfartens koldioxidutsläpp och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska driva på för att EU ska införa klimatkrav på fartyg som anländer till hamnar inom unionen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för de svenska hamnarna att tillhandahålla fossilfria fartygsbränslen och el och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att stora hamnar inom EU ska tillhandahålla flytande fossilfri gas och tillkännager detta för regeringen.

43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett statligt initiativ för att samordna infrastrukturen för fossilfri drift av den lokala sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.