

Motion till riksdagen 2018/19:2556

av **Helena Lindahl och Per Åsling (båda C)**

Översyn av den svenska sjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att tillsätta en utredning gällande sjöfartens organisation i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det råder stor enighet om att sjöfarten är en del av lösningen på Sveriges klimatproblem, och att vi måste genomföra en överflyttning av transporter från väg till sjöburna alternativ. Miljövinsten av detta är stor och ger effekt relativt omgående. Detta arbete försvåras dock av den snåriga organiseringen av sjöfarten som är ett faktum idag. Den primära anledningen till detta är att sjöfartsfrågan ligger hos tre olika instanser; Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket. Det saknas en enskild huvudman och därmed ett helhetsansvar.

För några år sedan gjordes en utredning om Sjöfartsverkets roll och förslag till framtida organisationsform (SOU 2008:53). Ett av utredarens förslag innebär att Sjöfartsverkets verksamhet fortsättningsvis bör bedrivas i myndighetsform och inte som i dag som affärsverk. Utredaren föreslår att stora delar av produktionsverksamheten avvecklas och ersätts med upphandlad verksamhet, vilket skulle leda till att verket utvecklas mot en myndighet där sektorsrollen och beställarrollen är i fokus i högre utsträckning än i dag. De delar av verket som i störst utsträckning är affärsdrivande kommer då inte att finnas kvar. Det är hög tid att följa upp och nu även genomföra detta arbete.

Sjöfartsverket har dessutom sedan ett antal år tillbaka en mycket svag finansiell ställning. Enligt Sjöfartsverkets egna beräkningar uppgår underfinansieringen till ca 216 mkr/år (Sjöfartsverkets anslagsframställan). En del i problemet är att anslagen inte räknas upp med sedvanlig pris- och löneomräkning, vilket i praktiken innebär att anslagen urholkas från år till år. Beräkningarna visar även att Sjöfartsverkets fasta egna kapital kommer att vara till hälften förbrukat år 2020. Detta motsvarar en obestånds-

situation för ett bolag. År 2022 kommer det egna kapitalet att vara negativt och på sikt kommer lån att behöva upptas för att finansiera löpande drift.

För att återknyta till den potentiella miljövinsten som nämns initialt i texten skulle det vara önskvärt med en tydligare styrning i syfte att stärka miljöincitamenten inom sjöfartssektorn. Den nya avgiftsmodellen som Sjöfartsverket införde den 1 januari 2018 har mött hård kritik från ett stort antal remissinstanser eftersom den anses gå på tvärs med miljöambitionerna. Flera tunga remissinstanser har vid tidigare remissomgångar även påpekat Sjöfartsverkets otillräckliga konsekvensutredningar. Förutom synpunkter från näringslivet, påpekade även statliga myndigheter såsom Transportstyrelsen, Trafikanalys och Regelrådet detta. Även Sjöfartsverket själva efterlyste en konsekvensutredning i sitt regeringsuppdrag om inlands- och kustsjöfart. I Trafikverkets remissyttrande framgår dessutom en oro för att den nya modellen skulle kunna resultera i en överflyttning av gods från sjö till land samt till minskad miljöstyrning.

En annan aspekt är att Sjöfartsverkets verksamhet idag finansieras till cirka 70 % av marknadsaktörer och till cirka 30 % av anslag och övriga intäkter. Detta utgör en markant skillnad i jämförelse med övriga transportslag som inte i närheten är finansierat av brukarna i samma utsträckning. Det skapar en orättvisa i systemet som inte är motiverad.

Mot bakgrund av det som presenterats ovan vore det på sin plats att överväga att tillsätta en utredning, enkom med syftet att se över hur svensk sjöfart skulle kunna organiseras på ett mer optimalt sätt.

Helena Lindahl (C)

Per Åsling (C)