

Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU7

Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

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

I betänkandet finns 18 reservationer (S, SD, V, C, MP) och nio särskilda yttranden (SD).

Behandlade förslag

65 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Vissa internationella frågor	7
En konkurrenskraftig svensk sjöfart	10
Sjöfartsverket	16
Farledsavgifter.....	20
Lotsningsverksamhet.....	23
Isbrytare.....	25
Främjande av inlands- och kustsjöfarten	27
Vissa frågor om hamnar	34
Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.....	38
Arbetsmiljön på fartyg.....	50
Färjerederiet	55
Fritidsbåtlivet.....	57
Reservationer	63
1. Vissa internationella frågor, punkt 1 (SD).....	63
2. Vissa internationella frågor, punkt 1 (C)	63
3. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (S)	64
4. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (V).....	65
5. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (C)	66
6. Farledsavgifter, punkt 4 (C, MP).....	66
7. Lotsningsverksamhet, punkt 5 (C).....	67
8. Isbrytare, punkt 6 (C)	68
9. Främjande av inlands- och kustsjöfarten , punkt 7 (C)	68
10. Vissa frågor om hamnar, punkt 8 (C)	69
11. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 9 (S).....	70
12. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 9 (C).....	71
13. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 9 (MP)	72
14. Arbetsmiljön på fartyg, punkt 10 (S).....	73
15. Arbetsmiljön på fartyg, punkt 10 (V)	74
16. Färjerederiet, punkt 11 (SD).....	76
17. Fritidsbåtlivet, punkt 12 (SD)	77
18. Fritidsbåtlivet, punkt 12 (C).....	77
Särskilda yttranden	79
1. Vissa internationella frågor, punkt 1 (SD).....	79
2. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (SD).....	79
3. Farledsavgifter, punkt 4 (SD)	79
4. Lotsningsverksamhet, punkt 5 (SD)	80
5. Isbrytare, punkt 6 (SD)	80
6. Främjande av inlands- och kustsjöfarten , punkt 7 (SD).....	80
7. Vissa frågor om hamnar, punkt 8 (SD).....	81
8. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 9 (SD)	81
9. Arbetsmiljön på fartyg, punkt 10 (SD)	81
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	83
Motioner från allmänna motionstiden 2022/23	83

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Vissa internationella frågor

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 25.2 och

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 22 och 23.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (C)

2. En konkurrenskraftig svensk sjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 8,

2022/23:280 av Lena Johansson (S) yrkande 2,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3 och 7 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 44.

Reservation 3 (S)

Reservation 4 (V)

Reservation 5 (C)

3. Sjöfartsverket

Riksdagen avslår motion

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1.

4. Farledsavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 31 och

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 9, 11 och 29.

Reservation 6 (C, MP)

5. Lotsningsverksamhet

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 40 och 41 samt

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 12, 13 och 20.

Reservation 7 (C)

6. Isbrytare

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 42,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10 och

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 10.

Reservation 8 (C)

7. Främjande av inlands- och kustsjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 39,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 30 och

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15.

Reservation 9 (C)

8. Vissa frågor om hamnar

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 35,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 19,

2022/23:1067 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 2,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 9,

2022/23:1174 av Marianne Fundahn och Per-Arne Håkansson (båda S)
och

2022/23:1190 av Teresa Carvalho m.fl. (S).

Reservation 10 (C)

9. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:785 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 24, 26, 27 och 58,

2022/23:906 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkandena 44 och 46,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 24–27,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 21,

2022/23:2144 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 11 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 91–93.

Reservation 11 (S)

Reservation 12 (C)

Reservation 13 (MP)

10. Arbetsmiljön på fartyg

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 1–7,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33.

Reservation 14 (S)

Reservation 15 (V)

11. Färjerederiet

Riksdagen avslår motion

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 4.

Reservation 16 (SD)

12. Fritidsbåtslivet

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:785 av Johan Hultberg (M) yrkandena 2 och 4,

2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 36,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2,

2022/23:1264 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3 och

2022/23:1669 av Kerstin Lundgren (C).

Reservation 17 (SD)

Reservation 18 (C)

Stockholm den 30 mars 2023

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Daniel Helldén (MP), Johanna Rantsi (M), Inga-Lill Sjöblom (S) och Carl Nordblom (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 65 yrkanden om sjöfartsfrågor i motioner från allmänna motionstiden 2022/23. Motionsförslagen finns i bilagan.

Den 9 februari 2023 besökte utskottet Sjöfartsverket i Norrköping. Vid utskottssammanträdet den 16 februari 2023 informerade parterna i samarbetet Blå tillväxt om aktuella sjöfartsfrågor.

Den 14 mars 2023 informerade Statskontoret utskottet om sin rapport om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering.

Utskottets överväganden

Vissa internationella frågor

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 1 (SD) och 2 (C) samt särskilt yttrande 1 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 22 framför Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att Sverige aktivt bör delta i internationella samarbeten som berör sjöfart. Motionärerna menar att sjöfarten är ett prioriterat område när det gäller internationella samarbeten och ser därmed positivt på det arbete som utförs i FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO). I yrkande 23 framför motionärerna vidare att Sverige ska verka för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten. Motionärerna påpekar att sjöfarten behöver verktyg och skydd för att klara sig undan piratattacker. Utformningen av dessa redskap bör lyftas upp ett i internationellt forum genom exempelvis diplomati och aktiv verkanseld.

I kommittémotion 2022/23:853 yrkande 25.2 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att Sverige ska vara pådrivande inom 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.

Bakgrund

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

IMO har sitt säte i London och arbetar främst med sjösäkerhets- och säkerhetskyddsfrågor samt förhindrande av havs- och luftföroreningar från fartyg. IMO:s arbete stöder FN:s globala mål för hållbar utveckling. De två främsta IMO-konventionerna är Solas och Marpol. IMO består av 175 medlemsstater och styrs av ett råd som består av 40 stater varav Sverige är en. Vartannat år möts IMO:s generalförsamling och då väljs ett nytt råd. Rådet beslutar om IMO:s budget och arbetsprogram samt väljer ny generalsekreterare vart fjärde år. Sverige har suttit i IMO:s råd flera år och är en aktiv rådsmedlem.

Solas (International Convention for the Safety of Life at Sea) är en konvention om säkerhet för människoliv till sjöss. Konventionen reglerar många aspekter av sjöfarten, bl.a. hur fartyg ska vara konstruerade och utrustade, i synnerhet vad gäller livräddning, eldsläckning och radioutrustning, hur last ska hanteras och hur resan ska planeras och ledas. Förutom bestämmelserna om enskilda fartyg regleras besiktning, sjöräddningsverksamhet m.m. De flesta regler i Solas gäller endast fartyg i internationell fart som antingen räknas som passagerarfartyg eller har en bruttodräktighet på minst 500. Som passagerarfartyg räknas fartyg som tar mer än tolv passagerare.

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

Nautiska behörigheter regleras internationellt genom STCW-konventionen som rör sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning. Svenska nationella bestämmelser härstammar ur denna konvention.

Sjömännens rättigheter till anständiga arbets- och levnadsvillkor hanteras av Internationella arbetsorganisationen (ILO) vars säte är i Genève. Dessa rättigheter finns i sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention, MLC).

Sjöfarten regleras förutom av IMO och ILO även av Europeiska unionen som beslutar om förordningar och direktiv som rör sjöfarten. De flesta av dessa härstammar från IMO:s och ILO:s konventioner. Som EU-stat är Sverige en av flera medlemsstater som påverkar och arbetar fram olika regelverk för sjöfarten.

Olika aspekter på havens och havsbottens fredliga användning, inte minst på miljöområdet, regleras även genom FN:s havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, Unclos), som antogs 1982 och trädde i kraft 1994.

IMO arbetar även med att månatligen offentliggöra alla rapporter om faktiska attacker och försök till attacker av pirater och beväpnade rånare mot fartyg via IMO:s modul Piracy and Armed Robbery inom organisationens Global Integrated Shipping Information System (Gisis). Utöver detta har IMO arbetat fram rekommendationer och riktlinjer för vapen ombord på fartygen och självförsvar m.m. mot piratattacker och väpnade rån. Därefter är det upp till berörd flaggstat och berörda rederier att komma fram till en adekvat lösning för deras säkerhet.

Pågående arbete

Under 2023 är Sverige ordförande i EU:s ministerråd under årets första sex månader. Som ordförande kommer Sverige driva arbetet i rådet med utgångspunkt i fyra prioriteringar: säkerhet (inklusive Ukraina),

konkurrenskraft, grön omställning och energiomställning samt demokratiska värden och rättsstatsprincipen.

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

Sverige sitter i IMO:s råd under perioden 2021–2023. Som en av 40 rådsmedlemmar är Sverige med och beslutar om IMO:s budget och arbetsprogram samt ny generalsekreterare. Val inför kommande mandatperiod äger rum i december 2023 och i juli 2023 ska en ny generalsekreterare utses.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om internationell samverkan och skydd för sjöröveri, senast i betänkande 2021/22:TU12. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till det arbete som pågår inom ramen för internationellt arbete. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att sjöfartens internationella karaktär innebär att åtgärder på främst säkerhets- och miljöområdena i regel måste vidtas inom ramen för det internationella samarbetet för att få genomslagskraft. Därför är både det internationella samarbetet inom FN, såsom IMO, ILO och EU, och det regionala samarbetet såsom Helsingforskommissionen (Helcom) viktiga för sjöfarten. Utskottet förutsätter att regeringen är pådrivande i dessa forum. Som medlem i IMO:s råd väntas regeringen aktivt driva frågor såsom minskad miljö- och klimatpåverkan och ökad sjösäkerhet. När det gäller frågan om sjöröveri kan utskottet liksom tidigare konstatera att frågan dessvärre ständigt är aktuell inom vissa geografiska områden. Utskottet bedömer att frågan om att bekämpa denna typ av brottslighet bör tas om hand inom ramen för det internationella samarbetet och förutsätter att regeringen verkar för att säkra svenska intressen även i detta avseende. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:853 (C) yrkande 25.2 och 2022/23:1015 (SD) yrkande 22.

En konkurrenskraftig svensk sjöfart

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 3 (S), 4 (V) och 5 (C) samt särskilt yttrande 2 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 44 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) vikten av att arbeta mot utflaggningen med dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga. Motionärerna pekar på att en väl fungerande sjöfart är viktig för bl.a. handel och näringsliv och för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om överflyttning av gods till sjöfart.

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 3 föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att ett sjöfartsråd ska inrättas i syfte att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen. Rådet bör ha en allsidig sammansättning och bestå av bl.a. den maritima industrin, fackliga parter, berörda myndigheter, samt forsknings- och utbildningsinstitutioner. I yrkande 7 önskar motionärerna att en modell som ger förhandsbesked om sjöfartsstöd utreds eftersom beskedet innebär att företagen får rimliga förutsättningar att planera sin långsiktiga verksamhet.

I kommittémotion 2022/23:84 yrkande 8 framför Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) 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. Utifrån bl.a. likvärdiga konkurrensmöjligheter, sjösäkerhet och för de anställdas trygghet och villkor samt arbetsmiljö anser motionärerna att fartyg under utländsk flagg i svensk inrikestrafik ska omfattas av svenska regler.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 34 framför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör se över möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten, vilket också inkluderar intermodala transportlösningar som stimulerar ett transportslags-övergripande godsflöde och överflyttning av gods till sjöfarten.

I motion 2022/23:280 yrkande 2 föreslår Lena Johansson (S) att regeringen ser över hur en konkurrensneutralitet mellan olika transportsystem skulle vara

möjlig. Motionären menar att inlandssjöfarten missgynnas i förhållande till väg och järnväg när det gäller kostnader för vinterhållning och krav på lots.

Bakgrund

Allmänt

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

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

Transportstyrelsen utformar regler, prövar och ger tillstånd, utövar tillsyn och för statistik över olyckor och tillbud för svenska fartyg. Myndigheten kontrollerar också att utländska fartyg i svenska farvatten uppfyller de regler som gäller i Sverige. Det svenska fartygsregistret ligger administrativt under Transportstyrelsen. I processerna för registrering och certifiering av fartyg som varit registrerade i ett annat land, s.k. inflaggning, ingår olika steg såsom säkerställande av att ägare och fartyg uppfyller relevanta krav, inflaggningsbesiktning av fartyget och inflaggningsmöte. Tillstånd, tillsyn och registerhållning i fråga om 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.

Svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation

Från och med 2012 har Trafikanalys i uppdrag att årligen, i enlighet med sin myndighetsinstruktion, följa upp den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Av största vikt är utvecklingen och konkurrensvillkoren för den svenskregistrerade handelsflottan. Storleken på den svenskflaggade flottan har bl.a. betydelse för den långsiktiga kompetensförsörjningen av svenska sjömän och marin kompetens både iland och ombord på fartyg och speglar därför viktiga delar av den svenska sjöfartens konkurrenssituation.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd är ett stöd som lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Stödet ska bidra till att stärka svensk sjöfart, minska utflaggningen av svenska fartyg och säkra kompetensförsörjningen. Villkoren runt stödet finns i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Enligt denna kan sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som är registrerade i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som huvudsakligen används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden. I juli 2020 ändrades villkoren för stödet så att fartyg inte längre behöver vara registrerade enbart i det svenska registret, vilket innebär att fler fartyg kan få stöd. Trafikanalys ger kontinuerligt ut särskilda rapporter om sjöfartsstödet effekter och den senaste rapporten omfattade 2020 (Rapport 2021:10). Kommande rapport om sjöfartsstöd planeras till slutet av innevarande år och kommer då att omfatta 2021 och 2022.

Pågående arbete

Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033

Den 7 juni 2022 fattades beslut om skrivelse 2021/22:26 som rör planeringsarbetet och fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 m.m. För att underlätta överflyttningen av godstransporter till sjöfart har 400 miljoner kronor lagts till objektet Mälaren/Rv 55 för ny- eller ombyggnad av Hjulstabron. Den nuvarande bron är äldre och för smal för kommande fartyg som planeras trafikera Mälaren.

Nationella godstransportstrategin

I den nationella godstransportstrategin framhålls vikten av fler svenskregistrerade fartyg för sysselsättningen och för att behålla kompetensen inom hela sjöfartsklustret. Målsättningen är att Sverige ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Det finns en outnyttjad potential på sjön som ska tas till vara. Sjöfarten kan också bidra än mer till stärkt svensk export eftersom den är en

livsnerv för handel med omvärlden och därmed för Sveriges välstånd. En stark sjöfart skapar jobb och tillväxt både till sjöss och på land. Samtidigt måste dock även sjöfarten minska sin klimat- och miljöpåverkan och därför bedrivs det aktivt arbete med detta inom både FN och EU.

Cabotagetrafik

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.

Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

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

I maj 2019 presenterade den nationella samordnaren sin rapport Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart. I rapporten finns 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart varav 15 åtgärder som rör inlandssjöfart.

Den 30 mars 2022 presenterade Trafikverket sin årliga redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (I2022/00865). Den övergripande statusen för handlingsplanen är att 35 av de 62 åtgärderna är klara och att de 27 resterande åtgärderna pågår enligt plan.

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

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

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

Trafikanalys uppföljning av sjöfartens konkurrenssituation

Trafikanalys konstaterar, i sin rapport Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2022, att sjötrafiken minskade tydligt under pandemiåren med vissa tecken på en påbörjad återhämtning under 2021. Antalet fartygsanlöp i svenska hamnar 2021 låg dock kvar på samma nivå som 2020 vilket var en betydligt lägre nivå än innan pandemin. Mycket av denna utveckling förklaras av passagerartrafiken som påverkades i större utsträckning än godstrafiken av pandemin. Till skillnad från passagerartrafiken uppvisade däremot godstrafiken små förändringar totalt sett både 2021 och under de båda pandemiåren sammantaget.

I en internationell jämförelse har det svenska fartygsregistret, enligt rapporten, haft en sämre utveckling över den senaste tioårsperioden än de register i andra länder som den svenskkontrollerade flottan är registrerad i. På senare år har det svenska registrets nedgång dock avtagit och planat ut på ett sätt som är mer likt flera andra länders register, inklusive bl.a. Norges och Finlands. Storleken på den svensklagade flottan, som bl.a. har betydelse för den långsiktiga kompetensförsörjningen av marin kompetens såväl ombord som iland, var stabil mellan 2020 och 2021 på en nivå som bestått över flera års tid.

Ur ett långsiktigt kompetensförsörjningsperspektiv kan det samtidigt noteras att intresset för sjöfartsutbildningar på högskolenivå tycks vara avtagande. Antalet sökande till sjökaptensutbildningarna vid Chalmers och Linnéuniversitetet har minskat något de senaste två åren och sedan mitten av

2010-talet har söktrycket till både sjökaptensprogrammet och sjöingenjörsprogrammet vid dessa båda lärosäten halverats.

När det gäller registrering, kontroll och tillsyn behöver den förenklingsprocess som drivits av svenska myndigheter återstartas för att öka attraktiviteten hos det svenska sjöfartsregistret. Förhandsbesked om sjöfartsstöd och inflaggningsportal utgör två exempel på möjliga förenklingar. Vidare innebär den svenska stämpelskatten en betydande konkurrensnackdel för det svenska sjöfartsregistret. Branschen efterfrågar därför att stämpelskatten ska ersättas av en stämpelavgift som täcker de administrativa kostnaderna.

Positivt för sjöfarten, enligt Trafikanalys, är däremot besluten om breddad ekobonus och riskbaserad lotsplikt. Likaså är sjöfartsstödet alljämt betydelsefullt för rederiernas lönsamhet. I likhet med föregående år beviljades 33 rederier sjöfartsstöd på sammanlagt knappt 1,2 miljarder kronor. I rapporten framhålls också att Trafikverket och Energimyndigheten fortsättningsvis är viktiga finansiärer av sjöfartsforskning med inriktning mot minskad miljö- och klimatpåverkan, digitalisering och en stärkt roll för sjöfarten i transportsystemet. Även Sjöfartsverket är aktiv part i flera program för forskning och innovation (FoI).

Det civila försvaret och krisberedskap

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22) anför regeringen att det civila försvaret och krisberedskapen när det gäller transportområdet behöver stärkas för att kunna hantera olika risker, hot och situationer som samhället kan ställas inför. Att samhällsviktig transportinfrastruktur och transporter fungerar är en förutsättning för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid allvarliga händelser och kriser i fredstid samt vid höjd beredskap och ytterst krig. Transportinfrastruktur och transporter är också betydelsefullt för totalförsvaret och för Försvarsmaktens verksamhet. Den nuvarande situationen med kriget i Ukraina accentuerar behovet av förstärkningar och förmågeutveckling. Regeringen föreslog därför att transportområdet tilldelas ytterligare 300 miljoner kronor 2023, varav 100 miljoner kronor omfördelas inom anslagen för 2023.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat frågor om den svenska sjöfartens konkurrenskraft och samverkan inom sjöfarten, senast i betänkande 2021/22:TU12. 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

Utskottet vill inledningsvis understryka vikten av en stark konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Sverige med sin långa kustremsa är beroende av sjöfart både i freds-, kris- och krigstider. Utskottet vill särskilt peka på att ca 90 procent av all import och export sker till sjöss.

Utskottet ser med stort intresse på Trafikanalys årliga rapporter om Sjöfartsnäringens internationella konkurrenssituation som beskriver utvecklingen och konkurrensvillkoren för den svenske registrerade handelsflottan. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att ett antal angelägna satsningar och myndighetsuppdrag genomförts under de senaste åren för att stärka den svenska sjöfartsbranschens konkurrenskraft och främja överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla betydelsen av den nationella godstransportstrategin och särskilt lyfta fram det arbete som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närjöfart gör tillsammans med berörda aktörer för att stärka sjöfarten. 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 vill avslutningsvis även välkomna det tillskott av medel som transportområdet tilldelades för 2023 i syfte att stärka det civila försvaret och krisberedskapen när det gäller transportområdet.

Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2022/23:84 (V) yrkande 8, 2022/23:280 (S) yrkande 2, 2022/23:834 (C) yrkande 34, 2022/23:1015 (SD) yrkandena 3 och 7 samt 2022/23:2140 (S) yrkande 44.

Sjöfartsverket

Utskottets förslag i korthet

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

Motionen

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 1 påtalar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att Sjöfartsverkets roll och organisation behöver ses över i och med att marknaden förändras. Motionärernas vision är att verket ska finansieras genom anslag och i större omfattning än i dag fokusera på att stärka sjöfartens roll. Regeringen har genom ett tillkännagivande fått i uppdrag att utreda hur man kan förändra Sjöfartsverkets finansieringsmodell. Denna utredning bör, enligt

motionärerna, tillsättas skyndsamt för att möjliggöra en konkurrensstark svensk sjöfart.

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 handelsjöfarten 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).

Nya transportmyndigheter

Beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen inom transportområdet fattades av en enhällig riksdag våren 2010 (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9, rskr. 2009/10:183). Beslutet innebar att planeringen av utvecklingen av transportinfrastruktur därmed samlades hos den nyinrättade myndigheten Trafikverket. I förslaget till den nya myndighetsstrukturen framhölls att ett samlat trafikverk, med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet, är den lösning som bäst svarar mot den planeringsansats som den tillkallade Trafikverksutredningen hade föreslagit. Enligt förslaget skapades därmed också de bästa förutsättningarna för tillämpningen av fyrstegsprincipen, funktionaliteten i hela transportsystemet, en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt

en lämplig och enhetlig regional representation. I Trafikverkets rapport Vägen till Trafikverket¹ 2015 konstaterades det att utredningsförslaget inte innehöll något förslag om att även inkludera Sjöfartsverkets verksamhet, utöver de delar som berörde planeringsfrågorna. Orsakerna till detta uppgavs vara dels att frågan helt enkelt inte hade hunnits med, dels att intresset från sjöfartssidan var svagt. Trafikverket och Sjöfartsverket samverkar i hanteringen av ärenden enligt plan- och bygglagen och miljöbalken som rör sjöfart.

Pågående arbete

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

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

¹ Beställningsnr 100742.

regeringen bör ta bort vinstkravet och andra ekonomiska mål i Sjöfartsverkets regleringsbrev. Sjöfartsverkets anslag bör omfattas av en relevant årlig indexuppräkningsfond och pensionsskulden behöver lösas in och resultatutjämningsfonden bör avvecklas. I syfte att stärka Sjöfartsverkets ekonomiska roll föreslås regeringen påbörja ett arbete med att reformera verksamhetsformen. Utöver ovanstående bör regeringen arbeta för att förbättra myndighetens ekonomi genom att tydliggöra hur finansieringsansvaret bör fördelas mellan staten och handelssjöfarten. Sjöfartsverket föreslås omfattas av internrevisionsförordningen, och dessutom föreslås att Sjöfartsverket försöker öka sina intäkter och ta fram en plan för sina kostnader samt utveckla den interna styrningen. Avslutningsvis föreslår Statskontoret att regeringen låter utreda om delar av Sjöfartsverkets uppdrag kan samordnas med andra myndigheter. Rapporten kommer nu att beredas inom Regeringskansliet.

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22) anförde regeringen att man avser återkomma vad gäller Sjöfartsverkets ekonomiska mål för 2025 och framåt. Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2022 att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22: TU1, rskr. 2021/22:98).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, senast i betänkande 2022/22:TU12. 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 frågan om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering är under beredning i och med Statskontorets nyligen redovisade regeringsuppdrag. Utskottet välkomnar frågan och avser att följa det fortsatta arbetet i frågan med mycket stort intresse. Därmed avstyrker utskottet motion 2022/23:1015 (SD) yrkande 1.

Farledsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om farledsavgifter. Utskottet hänvisar till Statskontorets nyligen genomförda översyn av bl.a. farledsavgifterna och deras miljöstyrande effekt, som är under beredning inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 6 (C, MP) och särskilt yttrande 3 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 9 påtalar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) vikten av att utreda en sänkning av farledsavgifterna för sjöfarten. I yrkande 11 föreslår motionärerna att man ska utreda sänkta farledsavgifter för inlandssjöfart eftersom det skulle öka incitamenten att vilja trafikera inre vattenvägar. I yrkande 29 framför motionärerna behovet av att utreda miljöstyrande farledsavgifter för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder, utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

I kommittémotion 2022/23:853 yrkande 31 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att Sjöfartsverket ska ges i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart.

Bakgrund

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 sjömansservice. De farleds- och lotsavgifter som Sjöfartsverket tar ut från den kommersiella sjöfarten står för närmare tre fjärdedelar av Sjöfartsverkets intäkter. Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket en ny avgiftsmodell för handelssjöfarten. Den nya avgiftsmodellen syftar främst till att säkerställa en ekonomi i balans i ett långsiktigt perspektiv och att få en mer omfattande miljöprofil på farledsavgifterna genom att beakta fartygets totala miljöpåverkan. I den nya modellen är farledsavgiften uppdelad i fyra delar: beredskapsavgift, fartygsbaserad avgift, godsavgift och passageraravgift. Beredskapsavgiften och den fartygsbaserade avgiften baseras på fartygets nettodräktighet uppdelat i nettodräktighetsklasser. För inrikes trafik tas den godsbaseade avgiften ut endast för lastat gods. För fartyg som enbart lastar eller lossar utrikesgodis 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 fartygsbaseade 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 2023 anges i likhet med föregående år en restriktion för höjningar av farledsavgifterna som innebär att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt. Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen. Detta innebär att Sjöfartsverket har möjlighet att öka miljöincitamentet i farledsavgiften i syfte att åstadkomma ytterligare klimatåtgärder. Enligt regleringsbrevet får sammanlagt 300 miljoner kronor användas för att reducera farledsavgiften genom s.k. klimatkompensation.

Pågående arbete

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

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

Uppdraget redovisades den 15 februari 2023 och i de delar som rör Sjöfartsverkets avgifter konstaterar Statskontoret följande. Sverige är ett av få länder där staten tar ut sjöfartsavgifter och det främsta skälet till det är att det är få länder som har ett geografiskt läge med skärgård som Sverige där det

finns behov att upprätthålla farleder. De flesta stora hamnarna i Sveriges närområde ligger vid öppet hav med djupt vatten och det finns i stort sett inga öar utanför hamnområdena. Lotsavgifter förekommer i fler länder än farledsavgifter, men det är sällan som staten har monopol på lotsning som i Sverige. När det gäller det svenska näringslivets konkurrenskraft, bedömer Statskontoret, att en höjning av avgifterna skulle försämra konkurrenskraften och därmed påverka sysselsättningen negativt. Men sjöfarten är en internationell bransch och de svenska sjöfartsavgifterna står i allmänhet för en liten del av de totala transportkostnaderna. Statskontoret kunde dock konstatera i sin rapport att Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering har en marginell betydelse för verkets möjligheter att bidra till de transport- och klimatpolitiska målen. Det beror främst på att avgifterna i första hand syftar till att finansiera verksamheten vilket innebär att den miljöstyrande effekten i avgifterna är liten. Forskning visar också att avgifterna har en liten betydelse för överflyttningen av gods från väg- till sjötransport, undantaget för inrikes sjötransporter, främst på Väner och Mälaren.

I budgetpropositionen för 2022 beslutade riksdagen om en klimatkompensation för sjöfarten med syftet att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfarten (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98). Beslutet innebar att anslaget tillfördes 300 000 000 kronor per år 2023 respektive 2024 för att stärka Sjöfartsverkets ekonomi. Klimatkompensationen ska utgöra en sänkning av farledsavgifterna inom ramen för befintlig avgiftsmodell, samtidigt som miljöincitamentet i avgiftsmodellen utökas. Med anledning av den fastställda klimatkompensationen om 300 miljoner kronor för 2023 kommer Sjöfartsverket att göra en generell nedsättning av farledsavgiften med 21 procent. För att förstärka den styrande effekten i miljöincitamentet inkluderas också beredskapsavgiften i den miljödifferentierade delen av farledsavgiften.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om farledsavgifter senast i betänkande 2021/22:TU12. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till att det pågår två utredningar och ett forskningsprojekt om Sjöfartsverkets finansieringsmodell där bl.a. farledsavgifternas miljöstyrande effekt granskas. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering är under beredning i och med att Statskontoret nyligen redovisade sitt uppdrag som rör Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering. Vidare noterar utskottet att Statskontorets översyn även omfattar farledsavgifternas miljöstyrande effekt och dess påverkan till att flytta över gods från väg till

sjöfart. Utskottet anser inte att det finns anledning att föregripa det pågående beredningsarbetet och avstyrker därmed motionerna 2022/23:853 (C) yrkande 31 och 2022/23:1015 (SD) yrkandena 11, 19 och 29.

Lotsningsverksamhet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om lotsningsverksamheten och dess avgifter. Utskottet hänvisar till Statskontorets nyligen genomförda översyn av bl.a. lotsavgifterna, som är under beredning inom Regeringskansliet. Utskottet välkomnar samtidigt det nya lotssystemet som kommer att sjösättas av Transportstyrelsen i slutet av innevarande år.

Jämför reservation 7 (C) och särskilt yttrande 4 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 12 menar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att mer godstransporter på vattenväg i stället för landsväg gör transportsystemet både säkrare och bättre för miljön. För att möta sjöfartsnäringens ökade intresse för inlandssjöfart bör Sjöfartsverket därför ges i uppgift att skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar. I yrkande 13 påpekar motionärerna att lotsavgifterna behöver ses över eftersom fartygen är allt bättre tekniskt utrustade och har en bättre manöverförmåga. I yrkande 20 vill motionärerna att fjärrlotsning av fartyg ska möjliggöras.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 40 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att ansvariga myndigheter ges i uppdrag att se över hur lotskostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden. I yrkande 41 anför motionärerna att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med kraven som finns på kontinenten.

Bakgrund

I Sverige är det krav på att anlita lots på svenskt inre vatten för att anlöpa till och från svenska hamnar. 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 trafiktäthet, 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 miljösäkerheten samt tillgängligheten när fartyg trafikerar svenskt inre vatten.

Pågående arbete

Det nuvarande systemet för lotsplikt har varit oförändrat i 40 år. Under denna långa tid har fartygen blivit säkrare, fler och större samtidigt som farlederna blivit bättre och nya laster har tillkommit. Detta ställer krav på att lotsplikten anpassas efter de förhållanden som faktiskt råder i lotslederna. Mot denna bakgrund påbörjade Transportstyrelsen 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 tagit fram förslag till nya regler med konsekvensutredning och riskvärdering av samtliga lotsleder. Förslaget remitterades varefter myndigheten konstaterade att en stor mängd yttranden från flera remissinstanser visade på komplexiteten i frågan och att den behövde beredas vidare. Detta arbete har nu resulterat i nya lotsregler som träder ikraft den 1-december 2023. Lotsplikten kommer att bli mer riskbaserad och det som avgör om en lots behöver anlitas är de sammanvägda riskerna för lotsled och fartyg. Det nya lotssystemet bygger på ett mer riskbaserat synsätt där både lotsled och fartyg bedöms genom kvantitativa och kvalitativa riskbedömningar. Det innebär att alla lotsleder bedöms på lika villkor oavsett var i landet de ligger. De nya reglerna innebär lättnader i lotsplikten för den som trafikerar en lotsled regelbundet, jämfört med den som trafikerar samma led sällan. Även prövningar av lotsdispenser blir mer riskbaserade och ett förenklat lotsdispensförfarande införs för fartyg som bedöms ha lägre risk.

Statskontorets uppdrag när det gäller Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering, som redovisas i tidigare avsnitt, berör även lotsavgifterna och dess påverkan på sjöfartens konkurrenssituation samt påverkan att flytta över gods från väg till sjöfart. Statskontoret menade bl.a. att anpassade lotsavgifter för inlandssjöfarten, t.ex. en sänkning för transporter på Vänern och Mälaren,

skulle kunna främja en överflyttning av fler godstransporter från väg till sjö. Men enligt Statskontoret skulle detta kräva att regeringen inkommer med en anmälan om statsstöd till EU-kommissionen. Hur stort statsstödet behöver vara är upp till regeringen och Sjöfartsverket att diskutera. En sådan anpassning av avgifterna skulle också kräva att regeringen stöder Sjöfartsverket med ytterligare medel. Den nuvarande rabatten till inlandssjöfarten finansieras inom ramen för nuvarande lotsavgifter. Ytterligare rabatter skulle sannolikt medföra att lotsavgifterna behöver höjas på övriga sträckor.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om lotsavgifter, senast i betänkande 2021/22:TU12. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till att det pågår två utredningar om Sjöfartsverkets finansieringsmodell. Utskottet pekade 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. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis välkomna de nya lotsreglerna och kommer att följa deras effekt på sjöfarten. Utskottet konstaterar samtidigt att frågan om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering är under beredning inom Regeringskansliet i och med Statskontorets nyligen redovisade uppdrag när det gäller Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering. Utskottet noterar att Statskontorets översyn även omfattar lotsavgifternas effekt och konstruktion. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:834 (C) yrkandena 40 och 41 och 2022/23:1015 (SD) yrkandena 12, 13 och 20.

Isbrytare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om nya isbrytare. Utskottet hänvisar bl.a. till att Sjöfartsverket tillskjutits medel för nyanskaffning av två isbrytare.

Jämför reservation 8 (C) och särskilt yttrande 5 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 10 påtalar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att sjöfartens kostnader för isbrytning behöver minskas vilket enligt motionärerna kräver att staten på sikt helt tar över driften för isbrytning.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 42 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst genomförs utifrån olika behov från näringsliv och myndigheter. Motionärerna pekar på vikten av att detta görs i ett bredare perspektiv där man beaktar alla relevanta myndighetsbehov samt gör det i nära dialog med godstransportörer och industrin, m.fl.

I kommittémotion 2022/23:1123 yrkande 10 framför Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) att regeringen bör säkerställa att det pågående generationsskiftet med nya isbrytare genomförs utifrån både näringslivets och myndigheternas behov av tillräcklig kapacitet.

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 kostnads-effektivt sätt i Östersjöregionen.

Pågående arbete

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

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om isbrytning. 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 betänkande 2021/22:TU12 föreslog utskottet att riksdagen skulle avslå de då behandlade 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.

Utskottets ställningstagande

Utskottet framhåller att en väl fungerande isbrytarservice är essentiell för att möjliggöra sjötransporter året runt längs med hela Sveriges kust, vilket i sin tur är en förutsättning för att svensk industri ska kunna bedriva sin verksamhet i hela landet och att godset ska kunna flöda även under vintertid. Utskottet ser mycket positivt på de medel som regeringen tillskjutit Sjöfartsverket för nyanskaffning av två nya isbrytare. Utskottet förutsätter att det nya generationsskiftet med isbrytare genomförs med beaktande av såväl näringslivets som myndigheternas behov. Utskottet noterar samtidigt att frågan om finansiering av isbrytning är återkommande, och därför kommer utskottet att följa denna noga. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 42, 2022/23:1015 (SD) yrkande 10 samt 2022/23:1123 (C) yrkande 10.

Främjande av inlands- och kustsjöfarten

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 9 (C) och särskilt yttrande 6 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 15 föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att regelverket för inre vattenvägar ska ses över för att främja prämtrafik på skyddade vatten. Motionärerna menar att prämtrafik är energi- och

miljöeffektivt, och därför bör den möjliggöras i större utsträckning än i dag på liknande sätt som i Holland och Tyskland.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 39 framför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen. Ett likalydande förslag finns även i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 30 av Ulrika Heie m.fl. (C).

Bakgrund

Sjöfarten på svenska vatten har historiskt sett haft en viktig funktion i det svenska transportsystemet och för svensk industri. I takt med att järnvägs- och lastbilstrafiken har utvecklats har sjöfarten emellertid fått allt svårare att konkurrera med dessa om godsvolymer som transporteras inom Sverige. Längs den svenska kusten och vid de inre vattenvägarna finns det ett femtiotal allmänna hamnar och över 100 industrihamnar. Sverige har ett stort antal hamnar och en lång kuststräcka, men endast 3 procent av den totala inrikes godstransporten gick på inre vattenvägar under 2017 enligt Trafikverkets rapport Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart (TRV2018/92361).

Kustsjöfart definieras i Sjöfartsverkets rapport (dnr 16–00767) som sjöfart mellan svenska hamnar med start- och målpunkt i Sverige. Kustsjöfart kan bedrivas såväl med inlandssjöfartsfartyg, om trafiken sker på utpekade inrevattenvägar, som med fartyg som är konstruerade enligt det nationella svenska regelverket eller det internationella IMO-regelverket.

Med närsjöfart menas sjöfart mellan svenska och europeiska hamnar inom Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Inlandssjöfart och inre vattenvägar

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

I december 2014 införlivades de grundläggande delarna i EU:s regelverk för inlandssjöfarten i svensk lagstiftning (prop. 2017/18:166, bet. 2017/18:TU16, rskr. 2017/18:346). Det centrala direktivet är Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om

upphävande av direktiv 2006/87/EG. Kraven för fartyg som är certifierade för inlandssjöfart är inte lika höga som kraven för havsgående fartyg. Eftersom fartygen inte går ut på öppet hav kan t.ex. fartygskonstruktionen vara något enklare och kraven på säkerhetsutrustning något lägre. Det finns inga gemensamma EU-regler för bemanning inom inlandssjöfarten. Det är därför upp till varje medlemsstat att fastställa dessa regler. I Sverige gäller samma regelverk för bemanning som för övriga fartyg som trafikerar de svenska sjöarna, floderna och kanalerna. Även bestämmelserna om sjötrafik (farledsutmärkning, sjövägsregler m.m.) är desamma oavsett vilka fartyg som används eller vilka vattenområden som avses.

De inre vattenvägarna delas enligt direktiv 2016/1629 in i zoner beroende på våghöjd. Det finns fyra zoner, där zon 1 har de högsta vågorna och zon 4 de lägsta. Exempelvis klassas Vänern som zon 1 och Mälaren som zon 3. EU-direktivet som alltså reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas är anpassat till zon 3, dvs. vattenområden med en relativt låg våghöjd, vilka är de vattenområden som dominerar bland de inre vattenvägarna i Europa. Direktivet möjliggör att medlemsstater med inre vattenvägar i zon 1 och 2 kan göra nationella anpassningar av regleringen genom t.ex. högre krav i de zonerna. Direktivet medger även att tilläggskrav införs för passagerarfartyg i zon 3 inom några få specificerade teknikområden. Transportstyrelsen har bedömt att sådana nationella kompletteringar är nödvändiga för svenska inre vattenvägar (jfr Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2018:60). Utöver tilläggskrav för zon 1 och 2 finns även ett antal särkrav i förhållande till direktivet som bedöms vara nödvändiga för att säkerställa ett godtagbart skydd med hänsyn till sjösäkerhet, arbetsmiljö och miljö mot bakgrund av de särskilda 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. 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) skärgården norr om Göteborg, ostkusten från Kalmarsund i söder till Örskär i norr, samt Göta kanal med Vättern.

Sjöfartsverkets uppdrag om inlandssjöfartens potential

År 2016 fick Sjöfartsverket i uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige. Utredningen visade att grundförutsättningarna för att föra över gods från land till sjö var goda. Men den typ av sjöfart som kan åstadkomma önskad överflyttning har svårt att konkurrera med transporter på väg och järnväg eftersom det enligt Sjöfartsverket saknades incitament för branschen att utveckla nya

transportupplägg. Det behövdes omfattande strukturella åtgärder för att göra inlands-, kust- och närsjöfarten konkurrenskraftig. Transporttid, flexibilitet och frekvens var faktorer som i betydligt större utsträckning än förr påverkade transportköparens val, men framför allt var transportpriset direkt avgörande, och där hade sjöfarten svårt att konkurrera. Flera av förslagen från rapporten har sedermera inkluderats i den nationella godstransportstrategin.

Nationell godstransportstrategi och samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Den nationella godstransportstrategin från 2018 syftar till att bidra till att de transportpolitiska målen nås, att stärka näringslivets konkurrenskraft och att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart (Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi, N2018/03939/TS).

Inom ramen för godstransportstrategin utsågs även 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 i dialog med berörda aktörer, utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart samt ha en kunskapspridande 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 inlandssjöfart – skärgården norr om Göteborg, ostkusten från Kalmarsund i söder till Örskär i norr samt Göta kanal med Vättern som myndigheten har skickat till EU-kommissionen för godkännande.
- Trafikverket analyserar hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart.

- Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket har inrättat kontaktpersoner för trafik på inre vattenvägar för information och kunskapsspridning.

I november 2020 beslutade regeringen om ett tilläggsuppdrag till den nationella samordnaren som handlar om att genom dialog med svenska hamnar skapa incitament för överflyttning av gods från väg till sjöfart och stärka sjöfartens konkurrenskraft (I2020/03042). Samordnarens förslag (2021:172) beskrivs mer i detalj i avsnittet Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten.

Trafikanalys följer upp arbetet med den nationella godstransportstrategin. Trafikanalys presenterade 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 2021 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22) föreslog regeringen ett tillfälligt ekobonussystem för att ytterligare främja utvecklingen av kust- och inlandssjöfart, se avsnittet Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten.

Bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg

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

Pågående arbete

I budgetpropositionen 2022/23:1 Utgiftsområde 22 påminde regeringen om riksdagens tidigare tillkännagivande om utnyttjande av vattenvägar (bet. 2018/19:TU14 punkt 4, rskr. 2018/19:258). Av tillkännagivandet följer att regeringen bör fortsätta att prioritera arbetet med att främja vattenvägarna samt underlätta för mer prämtrafik för att öka andelen hållbara transporter. Regeringen bedömde att tillkännagivandet var slutbehandlat mot bakgrund av

nedan redovisade åtgärder. Utskottet gjorde i betänkande 2022/23:TU1 ingen annan bedömning än regeringen.

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 20) föreslogs en förlängning av möjligheten att ansöka om s.k. ekobonus t.o.m. 2022. Ekobonusen syftar till att ersätta vägtransporter med sjötransporter. Riksdagen avsatte för detta ändamål 50 miljoner kronor per år för 2021 och 2022 (bet. 2020/21: MJU1, rskr. 2021/22:142). Vidare föreslogs i budgetpropositionen (prop. 2021/22:1 utg.omr. 20) en förlängd och breddad ekobonus, som en åtgärd i arbetet att ytterligare främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter (300 miljoner kronor under 2022–2024). Anslaget 1:17 Klimatpremier inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård föreslogs öka med 100 miljoner kronor 2022. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget i propositionen att stödet bör riktas till bl.a. sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg för att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar (bet. 2021/22: MJU1, rskr. 2021/22:111). Trafikverket redovisade sitt förslag på utformning av en förlängd och breddad ekobonus till Regeringskansliet den 9 mars 2022. Förslaget Förlängd och breddad ekobonus var ute på remiss (I2022/00618) under sommaren 2022 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Stödet behöver godkännas av EU-kommissionen innan regeringen kan besluta om en förordning. När förordningen är på plats kan Trafikverket verkställa breddad ekobonus.

I september 2021 redovisade Trafikverket rapporten Tilläggsuppdrag hamnar (I2021/02496) som tagits fram inom ramen för den tidigare nämnda samordnarens arbete. Fokus i rapporten är, förutom hamnars utveckling för att öka omställningen till fossilfrihet hos sjöfartssektorn, hur hamnars avgiftsuttag påverkar konkurrenskraften för sjöfarten.

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

Den 30 mars 2022 presenterade Trafikverket sin årliga redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (I2022/00865). Den övergripande statusen för handlingsplanen är att 35 åtgärder är klara och att 28 åtgärder pågår enligt plan. Den nationella samordnarens uppdrag löper t.o.m. 2024.

I mars 2022 redovisade den nationella samordnaren sin årliga rapport om inrikes sjöfart och närsjöfart. I rapporten presenterades följande åtgärder som genomförts under det gångna året:

- Nya sjöfartslinjer: Med stöd av ekobonus har två linjer startat under året och ytterligare två planerar för trafikstart. Dessutom gjordes ett försök att starta en inlandssjöfartspendel mellan Norvik och Västerås, den första i sitt slag i Sverige. Den nya linjen fick emellertid avbrytas på grund av vikande

godsvolymer. Med de nya linjerna har, enligt samordnaren, utbudet av sjötransporter ökat och de har också gjort det möjligt att på nära håll följa uppstarten av ny linjetrafik.

- Nya områden för inre vattenvägar (IVV): Under året beslutade EU-kommissionen om att införa nya inre vattenvägar i Sverige, i enlighet med tidigare anmälan från Transportstyrelsen. De svenska IVV-områdena omfattar numer, förutom Väner- och Mälardalen och Göta älv, även vissa kustområden samt Göta kanal. I samarbete med Sjöfartsverket har det under året genomförts vissa åtgärder för att göra de nya inre vattenvägarna farbara för aktuella fartyg. Ett exempel är farleden mellan Södertälje och Norvik, där förbättringsåtgärder genomfördes med kort varsel för att möjliggöra för den nya inlandssjöfartstrafiken mellan Västerås och Norvik. Syftet är bl.a. att kunna föreslå nya namngivna objekt till den nationella planen 2026–2037.
- Särskilda insatser för Vänersjöfarten: Under 2020 och 2021 har det genomförts särskilda insatser för Vänersjöfarten, i syfte att öka andelen godstransporter på Väneren. Ett utkast till inriktningsdokument har därefter tagits fram, som beskriver de olika parternas åtagande och ambitioner under de kommande åren. Det pågående arbetet är tänkt att följas upp årligen i en särskild Vänersjöfartskonferens.
- Gemensamt arbete om sjöfartens avgifter: Arbetet initierades av Trafikverket 2021 och utförs gemensamt med Sjöfartsverket. Det är tänkt att slutföras under 2022. Rent konkret har det handlat om att diskutera och ta fram förslag till olika styrmedel som ska främja och öka takten i sjöfartens omställning.
- Kontinuerlig samverkan med aktörerna i sjötransportkedjan: Trafikverket fungerar som en myndighetsgemensam ingång i frågor som berör överflyttning och ska överbrygga det gap mellan transportmyndigheterna som vissa aktörer emellanåt kan uppleva.
- Kunskaps- och informationsspridning: Under året har Trafikverket löpande använt de forum myndigheten själv sammankallar till för att informera om uppdraget och om sjöfarten som transportalternativ. Det omfattar bl.a. de regionala godstransportråden och det nationella näringslivsrådet.
- Kartverktyg för intermodala transporter: Trafikverket slutförde under 2021 arbetet med att vidareutveckla ett kartverktyg som beskriver omlastningsplatser för järnväg och sjöfart i Sverige. Kartverktyget omfattar information om 146 hamnar, med fokus på den fysiska anläggningen. I verktyget har hamnarna dessutom möjlighet att kompletteras med länkar till information om sin egen verksamhet, t.ex. serviceutbud, öppettider, lagringsmöjligheter, linjenät och kontaktuppgifter. Arbetet har utförts i nära samarbete med Sjöfartsverket.

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

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av inlandssjöfart och kustsjöfart liksom att sjöfarten verkligen avlastar vägtransporterna. Utskottet konstaterar att en överflyttning till sjöfart är angelägen, inte bara för klimatet, utan även för att avlasta vägnätet och järnvägen och därigenom motverka kapacitetsbrist. Utskottet välkomnar åtgärder som främjar inlands- och kustsjöfarten och konstaterar med tillfredsställelse att det som framgår av redovisningen ovan pågår en hel del arbete och olika insatser på området. Därför finns det inte några skäl till ytterligare initiativ och motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 39, 2022/23:853 (C) yrkande 30 och 2022/23:1015 (SD) yrkande 15 avstyrks.

Vissa frågor om hamnar

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 10 (C) och särskilt yttrande 7 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 19 framhåller Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att antalet säkerhetsklassade torrhamnar behöver utökas, för att få mer plats och effektivare flöden. En container som anlöper till Göteborgs hamn bör kunna lastas direkt på tåg utan att förtullas och sedan transporteras exempelvis till Falköping eller Skövde till en torrhamn, där containern lastas av och förtullas.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 35 föreslår Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse. Syftet med en sådan plan skulle bl.a. kunna vara att 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. Ett likalydande förslag finns även i kommittémotion 2022/23:1123 yrkande 9 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C).

I motion 2022/23:1174 anför Marianne Fundahn och Per-Arne Håkansson (båda S) att statens ansvar för funktioner som är av stor betydelse för Sverige bör ses över. Motionärerna menar att för att främja utvecklingen behöver hamnarnas infrastruktur anpassas efter de förutsättningar som efterfrågas och här behöver staten ta ett större ansvar och stödja kommunerna i detta arbete.

I motion 2022/23:1190 pekar Teresa Carvalho m.fl. (S) på vikten av att i infrastrukturplaneringen undersöka möjligheten att utse hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar.

I motion 2022/23:1067 yrkande 2 framför Camilla Brunsberg (M) att Blekinge binder samman Sverige med övriga Europa via Östersjön och flera färjelinjer trafikerar Östersjön med både gods och passagerare. Mot denna bakgrund anser motionären att man bör se över möjligheten för staten att ta en del av det ekonomiska ansvaret för Blekinges hamnar.

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 stomnätverkets 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).

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. Exempel på sådana frågor är godstransporter till och från Vänerregionen och lokaliseringen av Stockholms nya hamnterminal till Norvik i Nynäshamn. Sjöfartsverket har det operativa ansvaret för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Operativa synpunkter som Sjöfartsverket lämnar kan t.ex. gälla framkomligheten, utmärkningen och kapaciteten i ett sjötrafikstråk eller en farled. Andra frågor kan vara hur sjötrafiken påverkas av planerat byggande i

närheten av farleder och av sträckning, lokalisering och fri höjd på broar, kraftledningar etc. som korsar farleder. Det kan också vara frågor som berör förändringar på sjökartlagt område såsom ändring av sjökortsinformation, strandlinje eller vattendjup. Trafikverket ansvarar vidare för att peka ut riksintressen för sjöfarten och för en dialog med Sjöfartsverket om ändringar och preciseringar av utpekade riksintressen.

Hösten 2020 utökades uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart till att även belysa frågor om hamnar och hamnavgifter. Rapporten presenterades i slutet av september 2021. I rapporten presenterades ett antal åtgärder såsom att hamnens organisation och styrning bör ses över vilket har lett till att Sveriges Kommuner och Regioner har inlett ett arbete för vägledning av hamnarnas ägarstyrning. Vidare påpekades att en framtidssäkrad infrastruktur, kräver en samordning för nödvändiga förändringar i anläggningar som staten inte ansvarar för. Detta skulle kunna ske genom att införa någon form av incitamentmodell som medför att Trafikverket kan medfinansiera investeringar i hamnarnas anläggningar. Enligt utredaren behöver detta utredas vidare. Utredaren framhöll även behovet av en statlig styrning, framför allt på miljö- och klimatområdet, exempel på detta är tydligare styrmedel, både hårda och mjuka. Avslutningsvis pekade utredaren på behovet av samverkan eftersom det är tydligt att hamnarna har en central roll inte bara för sjöfarten utan också som logistik- och energinoder. Därför behöver hamnarna ta ett större ansvar för sjöfartens omställning. Det är också tydligt att hamnen behöver framtidssäkras genom investeringar i logistik i och runt hamnen och i automatisering och digitalisering för att öka effektiviteten, vilket ställer krav på samverkan.

Pågående arbete

Fossilfrihet hos sjöfartssektorn samt hur hamnars avgiftsuttag påverkar konkurrenskraften för sjöfarten

I september 2021 redovisade Trafikverket rapporten Tilläggsuppdrag hamnar (I2021/02496) som tagits fram inom ramen för den tidigare nämnda samordnarens arbete. Fokus i rapporten är hamnars utveckling för att öka omställningen till fossilfrihet hos sjöfartssektorn samt hur hamnars avgiftsuttag påverkar konkurrenskraften för sjöfarten. Trafikverket fick den 20 januari 2022 i uppdrag att via samordnaren bl.a. föra en dialog med branschorganisationen Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna (I2022/00180). Under 2021 presenterade Trafikverket ett kartverktyg som beskriver omlastningsplatser för järnväg och sjöfart i Sverige och omfattar 146 hamnar, med fokus på den fysiska anläggningen. Kartverktyget är ett resultat av regeringens uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg (N2018/04481).

Torrhamnar och avlastningskajer

Under 2019 presenterade Trafikverket inom ramen för den nationella samordnarens arbete uppdraget Analys av torrhamnar och avlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar (I2020/00071). Som en fortsättning och ett komplement till den inledande analysen initierades under 2020 ett forskningsprojekt med inriktning mot samhällsplanering och urbana kajer. Projektet, som finansierades via Trafikverkets FoI-portföljer, slutrapporterade hösten 2021. Slutrapporten innehöll bl.a. rekommendationer till regioner, kommuner och myndigheter om hur de urbana kajerna bättre kan användas i den lokala och regionala transportplaneringen, med fokus på storstadsområdena. Ett annat forskningsprojekt med inriktning mot urban vattenburen logistik (UVL) färdigställdes under 2022. I projektet, som finansierades via Trafikverkets branschprogram Hållbar sjöfart som drivs av Lighthouse, identifierades en rad åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för ett bättre utnyttjande av UVL. Dessa studier kommer att utgöra en del av underlaget i Trafikverkets slutliga rapportering av analysen om torrhamnar och omlastningsytor.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om vissa frågor om hamnar, senast i betänkande 2021/22:TU12. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till vad som bl.a. är statens ansvar enligt nuvarande planeringssystem och rollfördelning. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis uppmärksamma svenska hamnars betydelse för sjöfarten och godstransportsystemet liksom betydelsen av en väl fungerande infrastruktur kring dessa. Utskottet påminner i sammanhanget om att hamnarnas roll är väl uppmärksammat i godstransportstrategin. Utskottet vill även särskilt framhålla det arbete som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart gör inom ramen för sitt uppdrag där samverkan med hamnarnas aktörer är en viktig del för att utveckla hamnarna men även för att identifiera adekvata åtgärder. 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 2022/23:834 (C) yrkande 35, 2022/23:1015 (SD) yrkande 19, 2022/23:1067 (M) yrkande 2, 2022/23:1123 (C) yrkande 9, 2022/23:1174 (S) och 2022/23:1190 (S) avstyrks därmed.

Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om olika miljö- och klimatfrågor inom sjöfartsområdet med hänvisning till de insatser som genomförs. Utskottet konstaterar att det internationella arbete som bedrivs inom EU och IMO är avgörande för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan och uppnå en hållbar sjöfart på lika villkor. Utskottet betonar vikten av att Sverige även fortsättningsvis har en hög ambitionsnivå i dessa frågor.

Jämför reservation 11 (S), 12 (C) och 13 (MP) samt särskilt yttrande 8 (SD).

Motionerna

Utsläpp från fartyg

I partimotion 2022/23:2190 yrkande 92 kräver Annie Lööf m.fl. (C) att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått från svensk hamn bör inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045.

I kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 21 föreslår Gunilla Svantorp m.fl. (S) att möjligheten att förbjuda utsläpp av skrubbevatten ska ses över. Motionärerna pekar på att när skrubbevatten släpps ut i havet följer de giftiga ämnena med. I flera länder har man förbjudit utsläpp av skrubbevatten, men i Sverige finns inget sådant beslut. Motionärerna menar att de nya strängare miljökraven för fartyg är bra, men får inte leda till att våra kuster, hav och hamnar blir fulla av gifter.

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 24 framför Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att beräkningar av nya miljöförslag som rör sjöfart även bör omfatta koldioxidläckage och detta är enligt motionärerna nödvändigt för att få bukt med osunda konkurrensförhållanden. I yrkande 25 uttrycker motionärerna vikten av gemensamma miljöregler inom EU. Motionärerna menar att olika miljöregler ökar risken för att industrier flyttar från Sverige med allt vad detta innebär, samtidigt som utsläppen blir desamma eller till och med ökar. I yrkande 26 föreslår motionärerna att svaveldirektivet som minimum ska gälla för hela Europa. Motionärerna betonar betydelsen av globala regler för att förhindra snedvriden konkurrens och koldioxidläckage. I yrkande 27 påpekar motionärerna att NOx-direktivet behöver införas i minst hela EU-området. Enligt motionärerna är risken annars överhängande 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 Nord- och Östersjöområdet får andra förutsättningar att konkurrera på den globala marknaden.

I kommittémotion 2022/23:906 yrkande 44 föreslår Stina Larsson m.fl. (C) att Sverige ska verka, inom EU och IMO, för att skapa en internationell fond för miljöskador som orsakas av olyckor till havs och som leder till marin nedskräpning. Motionärerna pekar på att det i dag finns en oljeskadefond för ersättning för städning och sanering som administreras av den internationella sjöfartsorganisationen IMO, men det finns inte motsvarande typ av fond för miljöskador orsakade av annan förlorad last än just olja, samtidigt som den typen av utsläpp har ökat till följd av mer sjöfart. I de fall en olycka leder till utsläpp av t.ex. produkter som avsöndrar mikroplaster och dessa spolats upp på land i Sverige är det i dag kommunerna som behöver bekosta städning och sanering, och eventuellt få visst statligt bidrag. I yrkande 46 framhåller motionärerna att ett nationellt totalförbud mot utsläpp av miljöfarligt skrubbevatten från fartyg på svenskt vatten bör införas samt att regeringen bör verka för att EU och IMO tar fram striktare regelverk för internationellt vatten när det gäller utsläpp av skrubbevatten från fartyg.

Fossilfria bränslen

I partimotion 2022/23:2190 yrkande 91 föreslår Annie Lööf m.fl. (C) att man ska 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. Ett likalydande förslag förmedlas i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 58 av Ulrika Heie m.fl. (C). I samma motion yrkande 24 föreslår motionärerna att regeringen bör ge ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar.

Elektrifieringen inom sjöfarten

I partimotion 2022/23:2190 yrkande 93 föreslår Annie Lööf m.fl. (C) att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartyg ligger i hamn. Ett likalydande förslag förmedlas i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 26 av Ulrika Heie m.fl. (C). I yrkande 27 föreslår motionärerna att Trafikverkets uppdrag att utdela statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbbladning av elfordon i anslutning till större vägar bör breddas till att även inkludera utbetalning av statligt stöd för laddstolpar längs kusten för elbåtar, för att därigenom påskynda omställningen från motorbåtar till elbåtar.

I motion 2022/23:785 yrkande 3 anför Johan Hultberg (M) att förutsättningarna för en snabb utbyggnad av den marina laddinfrastrukturen bör ses över för att elmotorer för fritidsbåtar och elbåtar ska kunna bli ett alternativ för fler.

I motion 2022/23:2144 yrkande 11 efterfrågar Markus Wiechel m.fl. (SD) förslag som syftar till att stimulera elektrifieringen av pendelbåts- och skärgårdsflottan, exempelvis genom övergångsbidrag för mindre rederier i behov av att investera i en elektrifierad båtflotta.

Bakgrund

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

Miljömålsberedningen konstaterade i betänkande 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.

Som beskrivits i tidigare avsnitt regleras sjöfarten i stor utsträckning av internationella bestämmelser och konventioner som har införlivats i svensk lagstiftning. Att sjöfarten i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete innebär att flagg- och kuststaterna har begränsade möjligheter att ställa nationella krav på sjöfarten. Dock finns det vissa öppningar för regionala särkrav för s.k. PSSA-områden (särskilt känsligt havsområde, particularly sensitive sea area) som beslutas av IMO på initiativ av havsområdets kuststater. År 2005 utpekades Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde vilket öppnar upp för specifika åtgärder, t.ex. genom trafikstyrning som visar sjöfarten hur den ska undvika ett område för att det är svårnavigerat eller för att det är särskilt känsligt. Andra åtgärder kan vara striktare tillämpning av krav på utsläpp och krav på utrustning eller införande av Vessel Traffic Services (VTS). Totalt finns 14 PSSA och 3 av dessa återfinns i norra Europa: Östersjön, Vadehavet och Västeuropeiska vattnen. Härutöver finns ett flertal specialområden som är beslutade av IMO och finns i Marpol-konventionen. Östersjön och Nordsjön samt Engelska kanalen är utpekade utsläppskontrollområden (Emission Control Area, ECA) vilka delas in i kontrollområde för luftutsläpp av svavel från fartyg (SECA) och kväveoxider (NECA). Östersjön är vidare specialområde när det gäller olja, toalettavfall och fast avfall vilket innebär att strängare utsläppskrav gäller för dessa avfallslag inom området. IMO har dessutom beslutat om ett förbud för utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg inom Östersjöns specialområde som gäller från 2016. Sverige har genom åren aktivt drivit och arbetat för regionala särkrav i Östersjön, bl.a. utsläppskontrollområdena NECA och SECA samt förbud mot toalettavfallutsläpp. Dessa regelverk utarbetas och drivs fram regionalt och beslutas därefter av IMO. Därefter har kraven

omarbetats till EU-direktiv och på så sätt blivit direkt gällande i EU:s medlemsstater.

Svaveldioxidutsläpp

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

Kväveoxidutsläpp

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

Växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten

Växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten omfattas inte av några nationella tidsatta mål om utsläppsminskningar. Utsläppen omfattas av globala klimatåtaganden inom den internationella sjöfartsorganisation IMO under FN. IMO har antagit en initial strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten som bl.a. innebär att utsläppen ska minska med minst 50 procent fram till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och att den internationella sjöfarten ska sträva mot att utsläppen av växthusgaser ska fasa ut i linje med målen i Parisavtalet så snart som möjligt. En revidering av strategin, med bl.a. diskussion om skärpta mål, har påbörjats och kommer att slutföras under 2023. Utsläpp från flyg inom EES omfattas även av EU:s system för handel med utsläppsrätter EU ETS sedan 2012, och delar av utsläppen från internationell sjöfart föreslås omfattas av EU ETS från 2025 i

det förslag till revidering av EU ETS som EU-kommissionen lade fram i juli 2021. Inom EU:s s.k. Fit for 55-paket har förslag till förordningar som reglerar användning av hållbara alternativa energibärare inom sjöfart presenterats, FuelEU Maritime. Målet med förslaget om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport är att minska växthusgasintensiteten för den energi som används ombord av fartyg med upp till 75 procent fram till 2050, genom att främja användningen av miljövänligare bränslen för fartyg. Rådet enades om en allmän riktlinje om de två förslagen i juni 2022. Den 23 mars 2023 nådde rådet och Europaparlamentet en överenskommelse om renare maritima bränslen om att minska fartygsutsläppen med 2 % från och med 2025 och med 80 % från och med 2050, för att hjälpa EU att bli klimatneutralt. Denna informella överenskommelse om hållbara maritima bränslereglar måste nu godkännas av rådets ständiga representanters kommitté och parlamentets transport- och turismkommitté, och sedan parlamentet och rådet som helhet.

Hållbara förnybara drivmedel för sjöfarten

I klimatpolitiska handlingsplanen från december 2019 (prop. 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan) konstaterades 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 - naturgas (Liquefied Natural Gas, LNG) och biogas (Liquefied Bio Gas, LBG). Regeringen pekade på att detta kan åstadkommas genom att t.ex. öka tillgängligheten till flytande biogas och flytande naturgas vid svenska hamnar. Regeringen underströk i den nationella godstransportstrategin att det är viktigt att infrastrukturen för förnybara drivmedel möter godstransporternas behov. Vidare framhölls i sammanhanget att infrastruktur som möjliggör för fartyg att tanka LNG är ett första steg i bytet till LBG. I maj 2018 beslutade regeringen om ett uppdrag att inrätta ett innovationskluster för flytande biogas² och genom ett ändringsbeslut i december 2019 avsatte regeringen 105 miljoner kronor 2021 för detta ändamål³.

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 LNG i drift i Sverige: i Lysekil och 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,

² Dnr N2018/02934/FÖF

³ Dnr N2019/03150/BI

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 konstaterade att biogasandelen i fordonsgasen är över 95 procent.

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.

Elektrifiering inom sjöfarten

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

I den klimatpolitiska handlingsplanen 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 Sverige om ett undantag i enlighet med artikel 19 i energiskatte-direktivet för att Sverige ska kunna fortsätta att 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 budgetpropositionen för 2020 aviserade regeringen att en elektrifieringskommission skulle tillsättas för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet (prop. 2019/20:1, finansplanen). Den 14 oktober 2021 beslutade regeringen att inrätta Elektrifieringskommissionen. Kommissionen skulle vara ett rådgivande organ för löpande utbyte av erfarenheter mellan regering och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, kommuner och regioner m.fl. Elektrifieringskommissionen 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. Men Elektrifieringskommissionen får inte föregripa den ordinarie planeringsprocessen inför framtagandet av en kommande nationell plan för transportinfrastrukturen.

Pågående arbete

Skrubbevatten

I december 2019 fick Transportstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten (HaV) i uppdrag att ta fram ett sammanfattande underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg. Arbetet skulle inkludera en sammanställning av relevanta data samt indikera inriktningar på en möjlig svensk framtida handlingslinje i frågan när det gäller IMO:s kommande arbete med att harmonisera reglerna för dessa utsläpp. I uppdraget ingick att ta reda på vilka tungmetaller och andra skadliga ämnen som finns i tvättvatten från skrubbrar, vilka nivåer de förekommer i och vilken skada de utgör för miljön. I uppdraget ingick även att redovisa ett underlag för att eventuellt motivera krav på förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg eller om gränsvärden för specifika tungmetaller och andra skadliga ämnen bör införas och en analys av hur olika ställningstaganden påverkar sjöfartsnäring och hamnar. Myndigheterna redovisade rapporten Uppdrag att ta fram underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg i oktober 2020. I rapporten framhölls att utsläpp av farliga ämnen från skrubbevatten bör begränsas i så stor utsträckning som möjligt och att Sverige i första hand bör driva frågan internationellt, vilket även stöds av hamn- och rederibranschen. För rederibranschen är det av yttersta vikt att inte snedvrida konkurrensen ytterligare i ett redan hårt utsatt verksamhetsområde. Myndigheterna konstaterade vidare att det finns ett behov av att aktivt minska miljöpåverkan i kustnära områden och därmed behöver även en nationell reglering i inre vatten förberedas parallellt med det internationella arbetet.

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 också att Transportstyrelsen och HaV skulle få i uppdrag att ta fram underlag och förslag till ett nationellt förbud mot utsläpp av tvättvatten från

skrubbrar på svenskt inre vatten. Den 28 oktober 2021 fick Tansportstyrelsen och HaV i uppdrag att tillsammans komplettera sin redovisning av uppdraget att ta fram underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg. Kompletteringen ska inkludera ekotoxikologiska analyser av skrubbrars tvättvatten och en jämförelse mellan sådana utsläpp och utsläpp av samma ämnen från andra relevanta källor, både inom sjöfarten och från landbaserade källor, samt deras effekt på havsmiljön. I uppdraget ingår att övergripande redovisa vilka förändringar, inklusive författningsändringar, som är nödvändiga för att införa vart och ett av förslagen till nationella åtgärder som lämnades i den nämnda redovisningen samt föreslå rekommendationer för att uppnå största nyttan för havsmiljö, sjöfart och kustsamhällen. I juni 2022 redovisade myndigheterna sitt uppdrag och föreslog att totalt utsläppsförbud av tvättvatten (och avtappningsvatten) från fartygsskrubbrar i Sveriges inre vatten. Rapporten avslutas med att Sverige bör fortsätta att agera aktivt i det internationella arbetet för att minska utsläppen av farliga ämnen från skrubbrar specifikt och fartygs miljöpåverkan generellt. Detta arbete bör fortsättningsvis genomföras både inom IMO men också inom Helcom⁴-samarbetet. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Alternativa bränslen

Omställningen till alternativa bränslen har påbörjats inom den statliga sektorn. Sjöfartsverket har i sitt regleringsbrev för budgetåret 2023 fått ett tillskott på 45 miljoner kronor för att påbörja omställningen av Sjöfartsverkets egen båt- och fartygsflotta till att bli fossilfri. Myndigheten ska redovisa hur omställningsarbetet fortskrider och vilka åtgärder som har vidtagits.

I den s.k. 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 föreslog bl.a. att det nuvarande systemet där användningen av vissa biodrivmedel och förnybar el räknas upp med en faktor i huvudsak tas bort. Undantaget från detta 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. I juni 2022 antog medlemsstaterna i rådet sin förhandlingsposition om lagstiftningsförslaget om förnybar energi. Medlemsstaternas överenskommelse fastställde ett bindande mål på EU-nivå på 40 procent vilket är en avvikelse från kommissionens förslag på 45 procent. I övrigt godtog rådet kommissionens linje när det gäller sektorspecifika målsättningar inom värme- och transportsektorn och förslaget när det gäller hållbarhetskriterierna för biomassa. I september 2022 röstade Europaparlamentet om direktivet och höjde det bindande målet till 45 procent i enlighet med kommissionens förslag. Nu inväntas en trilog mellan kommissionen, rådet och Europaparlamentet, vilket väntas ske under 2023.

⁴ Helsingforskommissionen

Elektrifiering inom sjöfarten

För att få ökad kunskap om elektrifiering fick Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) augusti 2021 i uppdrag att bidra till kunskapsuppbyggnaden kring en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn (I2021/02212). Inom ramen för uppdraget fick VTI i uppgift att ta fram ett kunskapsunderlag inom fem områden, varav elektrifiering av sjöfarten var ett. Uppdraget slutrapporterades i december 2022.

I sin rapport Två år med Elektrifieringskommissionen – en sammanfattning (från den 21 september 2022) framför Elektrifieringskommissionen att elektrifieringen av sjöfarten har börjat ta fart, framför allt inom passagerartrafiken. Helt elektrifierade linjer finns redan i dag, t.ex. mellan Helsingborg och Helsingör och i form av mindre passagerarfartyg i skärgårdstrafik, i kollektivtrafiken i större städer och i Trafikverkets färjerederi. En rad nya initiativ har tagits de senaste två åren, t.ex. Tranzero Initiative där Stena Line, Göteborgs hamn, Volvo och Scania gemensamt arbetar för att elektrifiera transportererna i och till hamnen på såväl sjö- som landsidan. Region Stockholm avser att ta världens första elektriska bärplanskepp i testtrafik 2023. Snabbladdare för elbåtar har under sommaren 2022 öppnats på flera platser. Ett nätverk med snabbladdare för elbåtar ska under hösten och vintern 2022 etableras längs med Bohuskusten mellan Göteborg och Oslo. Det finns ett intresse från hamnar och rederinäringen att påskynda omställningen. Många hamnar arbetar aktivt med att hitta lösningar för att elektrifiera delar av verksamheten och även producera såväl solex som vätgas.

I regleringsbrevet för 2022 fick Trafikanalys två uppdrag av regeringen som handlar om en ökad elektrifiering inom sjöfarten. Ett uppdrag handlar om att öka användningen av land- och laddström, och ett annat om att utreda förutsättningarna för eldrivna fartyg. Uppdragen redovisades i december 2022 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I sin redovisning av regeringsuppdraget föreslog Trafikanalys nya styrmedel för elsjöfart, bl.a. en skattereduktion för landström, en klimatpremie för elfartyg och stöd till land- och laddinfrastruktur i hamnar. Trafikanalys framför att potentialen och marknaden för batterielektriska fartyg respektive batterihybridfartyg skiljer sig kraftigt åt. Det är främst inom passagerartrafiken, med sina ofta korta resor och stadiga trafik på samma hamnar, som det finns förutsättningar för batterielektriska fartyg, särskilt om fartbehovet kan hållas nere. För batterihybridfartyg är däremot flexibiliteten större och där bedöms marknadspotentialen vara hela fartygsflottan eftersom batterier fyller en roll i det totala energisystemet ombord som ger en total energieffektivisering och minskad bränsleförbrukning på i genomsnitt omkring 10 procent. Vad gäller hamnarnas elektrifiering med infrastruktur, menar Trafikanalys, att den behöver gå hand i hand med utvecklingen av elektrifierade fartyg. Trafikanalys påpekar att Sverige ligger i europeisk framkant när det gäller antalet hamnar som i någon form erbjuder landström,

men den totala användningen av landström är låg då endast 5 procent av den totala energin som fartyg använder vid kaj i svenska hamnar kommer från landström. I sin redovisning framför Trafikanalys att styrmedel för vägtrafikens elektrifiering även kan utvecklas för sjöfart. Sjöfart karaktäriseras av att vara i hög grad internationell, vilket gör att utformningen av styrmedel för det ena trafikslaget kan hitta nya lösningar genom att se på utformningen av styrmedel för det andra. I rapporten presenterar Trafikanalys sju förslag på nya styrmedel och ett par övriga åtgärder. Myndigheten understryker vikten av ett brett arbete och en kombination av styrmedel för att minska trösklarna för en ökad elsjöfart. Trafikanalys föreslår således att

- befintlig skattereduktion för landström för större fartyg utökas till att även gälla fartyg med en bruttodräktighet som understiger 400 och används i yrkesmässig trafik.
- Energimyndigheten får i uppdrag att närmare analysera och föreslå hur en klimatpremie kan utformas för att stimulera en marknadsintroduktion av elfartyg.
- lämplig myndighet får i uppdrag att ta fram förslag till förordning för ett stöd till land- och laddinfrastruktur för fartyg.
- en utredning tillsätts för att klargöra hur undantag från krav på nätkoncession för elledningar och elnät i hamnar kan införas.
- Transportstyrelsen får i uppdrag att utreda behovet av förtydligade krav på minskade växthusgasutsläpp från nationella fartyg.
- Transportstyrelsen får i uppdrag att genomföra åtgärder som underlättar processen för certifiering av nya lösningar kopplade till elektrifierad sjöfart.
- staten tar initiativ till ett samarbete med regioner med målet att få till stånd innovationsupphandling av statlig och regionalt upphandlad trafik för att främja en utveckling av elsjöfart.

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

Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Regeringen gav hösten 2018 Trafikverket i uppdrag att tillsätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Uppdraget löper på sex år och har som huvudsyfte att förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

Den 31 januari 2022 utökades uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart (I2022/00180). Ändringarna följer av det som Sverige åtog sig under FN:s klimatkonferens (COP 26) i Glasgow i november 2021. Skälet var att en större andel av godset behöver fraktas på järnväg och till sjöss för att Sverige ska nå klimatmålen. Mer inrikes sjöfart och närsjöfart kan också minska trängseln på vägarna. Sjöfartens potential måste användas bättre. Detta innebär att samordnaren fortsättningsvis ska föra en dialog med hamnar, rederier, transportköpare samt andra berörda aktörer i Sverige och i de länder till vilka korridorer bedöms kunna etableras för att utreda förutsättningarna för gröna korridorer och hur dessa kan utformas för att så effektivt som möjligt bidra till minskade utsläpp inom sjöfarten. Denna del av uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2024.

Färjerederiet

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om vissa miljö- och klimatfrågor, senast i betänkande 2021/22:TU12. Utskottet konstaterade 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 betonade vidare vikten av en fortsatt hög ambitionsnivå i dessa frågor och pekade på att elektrifiering av sjöfarten utgör en angelägen åtgärd för transportsystemets fossilfria omställning. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till de insatser som genomförs inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar inledningsvis alla framsteg som görs för sjöfartens miljö och klimat. 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 vill peka på att Sverige anses vara ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet som tar ansvar för miljön. Utskottet anser att det därför är viktigt att även i fortsättningen ha en hög ambitionsnivå, vilket inte endast är till godo för miljön utan även kan utgöra ett varumärke för den svenska sjöfarten och vara till gagn för dess konkurrenskraft.

Utsläpp från fartyg

Utskottet välkomnar regeringens arbete med olika åtgärder som rör sjöfartens utsläpp, inte minst av tvättvatten från skrubbrar på fartyg. Utskottet vill särskilt uppmärksamma det pågående arbetet inom Regeringskansliet på detta område. När det gäller frågan om ytterligare regleringar av utsläpp från fartyg konstaterar utskottet att dessa i regel måste vidtas inom ramen för det internationella samarbetet – både inom EU och IMO – för att få genomslagskraft. 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 och inom kort kommande förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar. Utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor inom ramen för det internationella samarbetet. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2022/23:906 (C) yrkandena 44 och 46, 2022/23:1015 (SD) yrkandena 24, 25 och 27, 2022/23:2140 (S) yrkande 21 och 2022/23:2190 (C) yrkande 92.

Fossilfria bränslen

Sjöfarten är ett relativt energieffektivt trafikslag. Utskottet vill samtidigt framhålla att det är angeläget med minskade utsläpp inom sjöfarten, vilket kräver förbättrat tillhandahållande och ökad användning av miljövänliga drivmedel. Utskottet konstaterar att det behövs fortsatta insatser för forskning och utveckling inom området. Utskottet välkomnar bl.a. de initiativ som EU-kommissionen tagit för att öka användningen av hållbara förnybara bränslen i sjöfarten inom ramen för den gröna given. Utskottet förutsätter också att regeringen aktivt verkar för att öka användningen av hållbara förnybara bränslen i sjöfarten. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:853 (C) yrkandena 24 och 58 samt 2022/23:2190 (C) yrkande 91.

Elektrifieringen inom sjöfarten

Utskottet anser att elektrifiering av sjöfarten är angelägen 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 konstaterar också att Färjerederiets plan för att säkra tillgången på effektiva och miljövänliga färjor fram till 2045 är ett steg i rätt riktning till fossilfri sjöfart. Utskottet välkomnar Elektrifieringskommissionens arbete liksom arbetet med elektrifieringsstrategin och kommer med stort intresse att följa åtgärderna för att främja en ökad elektrifiering inom sjöfarten. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2022/23:785 (M) yrkande 3, 2022/23:853 (C) yrkandena 26 och 27, 2022/23:2144 (SD) yrkande 11 samt 2022/23:2190 (C) yrkande 93.

Arbetsmiljön på fartyg

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 14 (S) och 15 (V) samt särskilt yttrande 9 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 33 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att sjöfarten måste få samma möjlighet som den övriga arbetsmarknaden att införa regionala skyddsombud.

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 18 påminner Jimmy Ståhl m.fl. (SD) om att trygg och säker sjöfart behöver prioriteras. Motionärerna pekar på att de som arbetar till sjöss i väsentliga avseenden har andra omständigheter att ta hänsyn till än de som exempelvis arbetar på land, t.ex. vid en brand, akut sjukdom eller grundstötning med utsläpp som resultat. Arbetet med att förebygga olyckor på sjön är speciellt viktigt eftersom olyckor även kan få omfattande följder för djur och växtlighet. Motionärerna påtalar också att lastning och lossning på land, samt säkerhetsrutiner på terminaler och ombordstigning kräver mycket hög säkerhet.

I kommittémotion 2022/23:84 yrkande 1 påtalar Linda Westerlund Snecker 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. I yrkande 2 anför 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. I yrkande 3 framför motionärerna att regeringen bör göra en genomgripande översyn av särslagstiftningen för sjöfarten med syftet att minimera särslagstiftningen när det gäller arbetsmiljö och anställningsvillkor. I yrkande 4 vill 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. 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. I yrkande 6 föreslår motionärerna att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att skyndsamt återkomma med en handlingsplan för jämställdhet och trygghet till sjöss, inklusive åtgärder med anledning av metoo. Och slutligen i yrkande 7 vill motionärerna att regeringen i sina ägaruppdrag och direktiv 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).

Bakgrund

I likhet med övriga bestämmelser för den globala sjöfarten härstammar många av de svenska reglerna på arbetsmiljöområdet inom sjöfarten från internationella krav från IMO, ILO och Europeiska unionen. Sjöarbetskonventionen antogs av Internationella arbetsbyrån (ILO) 2006 och trädde i kraft den 20 augusti 2013. I Sjöarbetskonventionen fastställs rättigheterna globalt för sjöpersonal och konventionen handlar om sjömännens rättigheter till anständiga arbets- och levnadsvillkor.

Reglerna på arbetsmiljöområdet införlivas i svenska författningar. De svenska författningar som styr arbetsmiljön ombord på fartyg är framför allt arbetsmiljölagen (1977:1160) med arbetsmiljöförordningen (1977:1166) och fartygssäkerhetslagen (2003:364) med fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Även sjölagen och sjömanslagen innehåller regler kopplat till arbetsmiljön ombord.

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. Förutom 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 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.

Skyddsombud

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 skyddskommitté 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.

Sjömännens arbets- och levnadsvillkor

År 2019 presenterade Transportstyrelsen rapporten Sjömännens arbets- och levnadsvillkor – Fartygens efterlevnad av sjöarbetskonventionen och

sjömännens upplevelse av sin organisatoriska och sociala arbetsmiljö. I rapporten utreder Transportstyrelsen svenska och utländska fartygs efterlevnad av sjöarbetskonventionen samt sjömännens 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 sjömännens 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 (dvs. 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 myndigheten behöver se över sina arbetssätt 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.

Responsible Shipping Initiative

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

Pågående arbete

I augusti 2020 fick Transportstyrelsen i uppdrag (I2020/02188/TM) att utreda och föreslå åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart. Bakgrunden var de senaste årens olyckor på svenskt vatten. Utredningen skulle fokusera på arbets- och levnadsvillkor och kallades för Schysta villkor till sjöss. I april 2021 redovisades uppdraget och Transportstyrelsen presenterade en lista med elva förslag. Enligt myndigheten är det inte i första hand de gällande reglerna

som behöver ändras, utan deras efterlevnad. Transportstyrelsen har uppmärksammat trakasserier, mobbning och maktmissbruk ombord. Man har också sett att det förekommer dubbla anställningsavtal och på både svenska och utländska fartyg finns förfalskade vilotidsjournaler. Enligt Transportstyrelsen hör detta ihop med bristande säkerhetskultur. Myndigheten ser en skillnad mellan hur rederier beskriver situationen på sina fartyg och hur den faktiskt ser ut. Åtgärdsförslagen bereds vidare hos Transportstyrelsen.

I juni 2022 fick Transportstyrelsen i uppdrag (I2022/01397) att lämna förslag till regler som möjliggör inrättandet av regionala skyddsombud inom sjöfarten. Bakgrunden till uppdraget var att skapa en tryggare situation för sjömännen. Den 1 februari 2023 presenterade Transportstyrelsen sin rapport. I den föreslår myndigheten att det införs en ny bestämmelse i fartygs-säkerhetslagen (2003:364) som innebär att regionala skyddsombud får utses på fartyg, detta förutsatt att det inte finns en skyddskommitté eller ett gemensamt skyddsombud. Ett regionalt skyddsombud ska få utses av arbetstagarorganisationerna om en lokal avdelning inom ett förbund eller en med sådan avdelning jämförlik sammanslutning av arbetstagare har någon medlem på fartyget eller är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till redaren. Bestämmelserna ifråga överensstämmer så långt det är möjligt med befintliga bestämmelser om regionala skyddsombud för arbetsställen i land, och detta mot bakgrund av att det sedan tidigare är uttryckt att arbetsmiljön på fartyg endast ska särregleras när sjöfartens särskilda förhållanden kräver det. Transportstyrelsen har under arbetet inte funnit några skäl till varför bestämmelser om regionala skyddsombud för fartyg borde avvika från den befintliga regleringen. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat frågor om bemannings- och behörighetsfrågor inom sjöfarten samt om utbildning, kompetensförsörjning, tillsynsfrågor och arbetsmiljön på fartyg, senast i betänkande 2021/22:TU12. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena bl.a. med hänvisning till de översyner som genomförts och det arbete som i övrigt pågick inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att goda arbets- och levnadsvillkor är en förutsättning för en säker, hållbar och effektiv sjöfart. Det är följaktligen angeläget att det råder goda arbetsförhållanden och god arbetsmiljö ombord på alla fartyg. Utskottet vill i detta sammanhang påminna om Transportstyrelsens översyn i dessa frågor där Transportstyrelsen identifierat relevanta åtgärder, inom myndighetens egna ansvarsområde, som myndigheten planerar vidta. Utskottet påminner vidare om att

Transportstyrelsen i internationella förhandlingsarbeten alltid ska beakta jämställdhet och hållbarhet eftersom detta är prioriterade frågor ur ett svenskt perspektiv. Vad gäller frågan om regionala skyddsombud vill utskottet peka på Transportstyrelsens nyligen presenterade utredning på området. Denna bereds i sedvanlig ordning inom Regeringskansliet.

Med hänvisning till de översyner som har genomförts och det arbete som i övrigt pågår inom området konstaterar utskottet att de frågor som tas upp i motionerna är uppmärksammade. Utskottet finner därför ingen anledning att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2022/23:84 (V) yrkandena 1–7, 2022/23:1015 (SD) yrkande 18 och 2022/23:2140 (S) yrkande 33 avstyrks därmed.

Färjerederiet

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 16 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 4 föreslår Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att för att möjliggöra mer trafik med Färjerederiet bör regleringsbrevet till Trafikverket ses över för att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik.

Bakgrund

Färjerederiet är en resultatenhet inom Trafikverket som drivs under bolagsliknande former med krav på avkastning och finansiell stabilitet. Trafikverkets vägfärjor trafikerar hela Sverige. Årligen görs 1 miljon anlop och 12 miljoner fordonstransporter. Färjorna möjliggör boende i kustnära områden, löser fler trafikproblem och öppnar genvägar i storstadsområden.

Regeringen styr Trafikverket på olika sätt, bl.a. genom förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket och genom det årliga regleringsbrevet. I förordningen anges att Trafikverket får bedriva uppdrags-, uthyrings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. I detta ingår att tillhandahålla färjeverksamhet. Trafikverket Färjerederiet har 70 vägfärjor som trafikerar 40 leder. Färjorna kan även användas av fotgängare och cyklister. Färjerederiets färjor är en förlängning av vägnätet, men fungerar också som en avlastning för detta. Färjorna gör så

att alla som bor kustnära får närmare hem, skapar genvägar i storstadsområden och är en väg framåt när investeringar i broar är för stora eller helt enkelt inte ett alternativ. Enligt uppgift har alla större vägfärjor ett passagerarutrymme vid sidan om bildäck. Regleringsbrevet är regeringens beslut om vad Trafikverket ska göra under ett budgetår. Det anger även de ekonomiska ramarna för budgetåret. I Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2022 fick Trafikverket i uppdrag att bl.a. särredovisa den extra satsning på cykel som har tillförts Trafikverkets anslag.

Pågående arbete

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

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsförslag om att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor tidigare. Utskottet föreslog i betänkande 2021/22:TU11 att riksdagen skulle avslå yrkandet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Trafikverket har en genomarbetad plan för Färjerederiet i frågan om att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor och

avser följa det fortsatta arbetet. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2022/23:1015 (SD) yrkande 4.

Fritidsbåtslivet

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 17 (SD) och 18 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 2 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår motionärerna att en applikation eller en hemsida bör upprättas där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater och på så vis bistå Sjöfartsverket med att notera och märka ut grund som inte finns med på befintliga sjökort.

I kommittémotion 2022/23:907 yrkande 36 av Stina Larsson m.fl. (C) anför motionärerna att möjligheten att införa ett obligatoriskt ägarregister för båtar eller en tvingande ansvarsförsäkring bör ses över.

I motion 2022/23:785 yrkande 2 framför Johan Hultberg (M) behovet av regelförenklingar och samordnad tillsyn av den maritima besöksnäringen, t.ex. gästhamnar. I yrkande 4 anför motionären att utsläppskraven bör skärpas för nya båtmotorer.

I motion 2022/23:1264 yrkande 1 föreslår Markus Wiechel (SD) att behovet av förarbevis för att framföra fritidsbåtar med viss hastighet och storlek utreds. Motionären konstaterar att okunskap på sjön i värsta fall kan innebära en fara för liv och hälsa och att risken för olycka är betydligt högre för större eller snabbgående båtar än mindre och långsammare båtar. I yrkande 2 vill motionären att behovet av åldersgräns för att framföra fritidsbåtar med viss hastighet och storlek också utreds samt i yrkande 3 att behovet av krav på viss båtutrustning utreds.

I motion 2022/23:1669 föreslår Kerstin Lundgren (C) att miljöinformationen förstärks för att skapa förutsättningar för fritidsbåtsägare att ta hänsyn till känsliga vattenmiljöer. Motionären föreslår att regeringen i detta syfte skulle kunna ge i uppdrag till Sjöfartsverket, Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket att skapa förutsättningar för fritidsbåtsägare att lätt få tillgång till denna typ av miljöinformation, t.ex. genom utmärkning i sjökort eller båtsportkort.

Bakgrund

Förarbevis för fritidsbåt

Riksdagen har tillkännagett för regeringen vad utskottet anför om att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis (bet. 2004/05:TU7, rskr 2004/05:178). I propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) behandlade regeringen frågan om kompetensbevis och hastighetsbegränsning när det gäller fritidsbåtar. Frågan om kompetensbevis för fritidsbåtar har utretts inom Regeringskansliet. En departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32) har utarbetats och remitterats, och därefter har en remissammanställning gjorts. Någon ytterligare åtgärd med detta förslag har inte gjorts.

Förarbevis för vattenskoter

Frågan om särskild reglering av vattenskotrar aktualiserades under sommaren 2013. Havs- och vattenmyndighetens redovisning av ett regeringsuppdrag om att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster och om att analysera behov av särskild reglering av sådana farkoster lämnades den 29 november 2013 (M2013/01585). Regeringskansliet remitterade den 19 januari 2016 ett förslag om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar. Efter avslutad remiss har en remissammanställning gjorts. Därefter har frågan analyserats vidare inom Regeringskansliet.

Under 2018 remitterade Regeringskansliet en promemoria med förslag om en åldersgräns för att få framföra vattenskotrar (N2018/03981). Den 25 april 2019 beslutade regeringen en ändring i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskotrar som innebär 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 åt Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag till obligatoriskt förarbevis och utbildning för att köra vattenskotrar (I2020/01983). Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 1 oktober 2020 i rapporten Förslag till utbildning och ett obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskotrar. Transportstyrelsens rapport inarbetades därefter i en promemoria som togs fram inom Infrastrukturdepartementet. Promemorian har remissbehandlats. Den 29 april beslutade regeringen om en ny lag om förarbevis för vattenskotrar (prop. 2020/21:190). Bestämmelser som rör tillstånd för utbildare, utbildningens innehåll och utfärdande av förarbevis trädde i kraft den 1 juli 2021 medan kravet att ha förarbevis och kontroll- och straffbestämmelserna trädde i kraft den 1 maj 2022.

I ovan nämnda lagstiftningsärende ansåg Lagrådet att den föreslagna lagen hade vissa brister och att frågan om att komplettera det föreslagna regelverket borde övervägas. Det gjorde regeringen i proposition 2021/22:143 och den 3 mars 2022 beslutade regeringen om att ett förarbevis för vattenskotrar ska kunna återkallas tills vidare om det på sannolika skäl kan antas att förarbeviset

kommer att återkallas slutligt. Dessa lagändringar trädde i kraft den 15 maj 2022.

Sjökort

Sjöfartsverket ansvarar för sjökort över de svenska havsområdena och skärgårdarna. Sjöfartsverkets uppdrag är att i första hand se till handelssjöfartens intressen, och därför har sjökortsproduktionen de senaste 50 åren varit tydligt inriktad mot att ge den tyngre sjötrafiken säkra och högkvalitativa sjökort. I många områden där fritidsbåtar rör sig är dock djupinformationen av lägre kvalitet, i många fall insamlad i mitten av 1800-talet, vilket lett till att sjökorten inte alltid varit optimala för fritidsseglare som håller sig utanför farlederna.

Fritidsbåtsregister/ägarregister

En obligatorisk registrering av fritidsbåtar infördes den 1 januari 1988. Och ansvarig myndighet för detta var Sjöfartsverket. Registreringsplikten omfattade båtar med en längd överstigande 5 meter som drevs med segel eller motor samt båtar med motor med en minsta motorstyrka på 10 kW (ca 14 hk). Bakgrunden till registret var att det skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick även användas som underlag för planering av turism, friluftsliv och naturvård samt för utredningar av skatter, tullar och indrivning. Registret upphörde 1993 då kostnaderna för att upprätthålla registret överskred nyttan med det.

Båtmiljörådets miljöprogram

Båtmiljörådet bildades 2007 och är en sammanslutning där myndigheter och organisationer⁵ som arbetar med båtlivets miljöfrågor kan utbyta information och erfarenheter. Syftet är att skapa förutsättningar för ett mer miljövänligt båtliv. Båtmiljörådet vill genom sitt miljöprogram arbeta för ett hållbart båtliv. Innehållet i miljöprogrammet har utarbetats av en arbetsgrupp tillsatt av Båtmiljörådet och visar hur de aktuella miljöfrågorna bedöms, men innehåller också överenskommelser om åtgärder. Stöd för innehållet finns i de nationella miljökvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Bara naturlig försurning, Frisk luft, Giftfri miljö, Hav i balans, levande kust och skärgård samt Ingen övergödning.

För att sprida den samlade kunskapen vidare till fritidsbåtsägare har rådet tagit fram broschyren Båtmiljörådets lilla miljöguide med fakta och konkreta

⁵ Medlemmar i Båtmiljörådet: Transportstyrelsen (ordförande), Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Miljösamverkan Stockholms län, Miljöförvaltningen Göteborg, Båtbranschens Riksförbund Sveboat, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet, Naturskyddsföreningen, Skärgårdsstiftelsen, Västkuststiftelsen, Sveriges Sportfiske- och fiskevårdsförbund, Svenska Petroleum och Biodrivmedel och Institutet Svenskt Marintekniskt Forum.

tips på hur båtägare kan bli mer miljövänliga. Här kan man bl.a. läsa om hur båtägare kan anpassa sin båttoalet till sugtömning, hur man håller båtbotten fri från påväxt utan giftiga kemikalier och om ett pågående projekt för båtskrotning.

Skrotningspremie

Gamla fritidsbåtar som lämnas i naturen kan läcka plast och andra farliga ämnen som skadar djur och växter i känsliga havs- och vattenmiljöer. För att råda bot på detta finansierade Havs- och vattenmyndigheten 2018–2020 en skrotningskampanj för att få fler att skrota sin uttjänta fritidsbåt. Efter två års uppehåll är skrotningspremiekampanjen igång igen och kommer att pågå under hela 2023. Skrotningspremien täcker kostnaden för återvinning av båtar upp till 3 ton.

Utsläppskrav för båtmotorer

Utsläppskrav från fritidsbåtmotorer regleras i det s.k. fritidsbåtsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU om fritidsbåtar och vattenskotrar). Den senaste revideringen gjordes 2013. Revideringen syftade i första hand till att anpassa reglerna till det s.k. varupaketet men även till att förbättra fritidsbåtars miljöprestanda för att på så sätt åstadkomma ett bättre skydd för miljö och människors hälsa. Direktivet fastställer bl.a. en rad olika gränsvärden för avgasutsläpp för framdrivningsmotorer samt bullernivåer för vattenfarkoster med framdrivningsmotorer, både för motorer med kompressionständning och för motorer som arbetar enligt ottoprincipen. De luftföroreningar som regleras genom direktivet om fritidsbåtar är kväveoxider (NOx), kolväten (HC) och partiklar (PT). Ändringarna genomfördes genom att en ny lag om fritidsbåtar och vattenskotrar ersätter lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar (prop. 2015/16:64). Reglerna trädde i kraft den 1 mars 2016.

Pågående arbete

Samverkan om sjökort för fritidsbåtlivet

År 2022 påbörjades Sjöfartsverkets samarbete med representanter från Sveriges största båtlivsorganisationer för att ta fram bättre sjökort för fritidsbåtlivet. Det finns ett tydligt behov av en komplett sjömätning av Sveriges grundare vatten, vilket både kommer att ge bättre sjökort för fritidsbåtar och dessutom utgöra en viktig pusselbit i havsmiljöforskningen. För att få så korrekta sjökort för fritidsbåtlivet som möjligt uppmanas fritidsbåtlivet att rapportera till Sjöfartsverket när fel på utmärkning, släckta fyror, drivande föremål i vattnet eller annat som kan utgöra en fara upptäcks.

Förarbevis för vattenskoter

Vid riksdagens behandling (bet. 2020/21:TU12, rskr. 2020/21:379) av regeringens proposition 2020/21:190 Förarbevis för vattenskoter fastställdes regeringens förslag till ny lag om att förarbevis ska krävas för vattenskoter. Föraren ska ha fyllt 15 år och ha gått en särskild utbildning med godkänt resultat. Den som erbjuder sådan utbildning ska ha tillstånd för det samt stå under tillsyn. Tillstånd, tillsyn och utfärdande av förarbevis ska enligt regeringens hanteras av Transportstyrelsen. Kravet på förarbevis började gälla den 1 maj 2022. Regler för utbildare och utfärdare av förarbevis började gälla den 1 juli 2021. Vidare anförde riksdagen att reglerna är för snävt utformade och inte tar hänsyn till teknikutvecklingen. Vidare är det viktigt att man drar nytta av de organisationer och företag som i dag bedriver utbildning för förarintyg för fritidsbåt. Därför riktade riksdagen tre tillkännagivanden till regeringen om att den bör:

- införa ett nytt teknik neutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon utan att lagen ytterligare fördröjs
- se till att den samordnande myndigheten bejakar möjligheten att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis
- se till att den samordnande myndigheten bejakar möjligheten att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination möjlighet att utfärda förarbevis.

Med anledning av tillkännagivandena fick Transportstyrelsen i uppdrag i sitt tilläggsregleringsbrev 2022 (I2022/02196, I2022/01741) att informera båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer om deras möjlighet att utbilda och att examinera för förarbevis för vattenskoter inom ramen för sin utbildningsverksamhet. Transportstyrelsen utförde informationsinsatsen under våren 2022.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat frågor om förarbevis och åldersgränser för snabbgående fritidsbåtar och vattenskoter, senast i betänkande 2021/22:TU12. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena bl.a. med hänvisning till att lagen om förarbevis för vattenskoter skulle börja gälla den 1 maj 2022. Utskottet ansåg 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, hänvisade utskottet till Sjöfartsrådets arbete för ett säkrare båtliv. Vad gäller utmärkning av sjökort och måttillstånd i hav och vatten hänvisade utskottet till det pågående arbetet med Sjöfartsverket och båtlivsorganisationerna. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att ansvaret för sjökort över de svenska havsområdena och skärgårdarna ligger på Sjöfartsverket, som ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram Sjöfartsverkets nyligen påbörjade samarbete med representanter från Sveriges största båtlivsorganisationer på detta område. Syftet med samarbetet är att ta fram bättre sjökort för fritidsbåtlivet. För detta ändamål har Sjöfartsverket lagt ut tydlig information på verkets webbplats om tillvägagångssätt när någon vill rapportera fel i sjökort och andra produkter. Därmed avstyrker utskottet motion 2022/23:1015 (SD) yrkande 2.

Vad gäller frågan om obligatoriskt fritidsbåtsregister påminner utskottet om att det fanns ett sådant tidigare men upphörde 1993 eftersom kostnaderna för att upprätthålla registret överskred nyttan med det. Utskottet konstaterar dock 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 och avstyrker därmed motion 2022/23:907 (C) yrkande 36.

Vad gäller förarbevis och åldersgräns för att få framföra fritidsbåtar hänvisar utskottet till den nya lagen om förarbevis för vattenskoter och tillhörande åldersgräns. Utskottet menar, liksom regeringen tidigare angett, att det kan vara relevant att avvakta utvärderingen av denna nya reform innan ytterligare reformer sjösätts på fritidsbåtssektorn. Därmed avstyrker utskottet motion 2022/23:1264 (M) yrkandena 1–3.

Utskottet konstaterar att utsläppskraven för nya båtmotorer regleras i fritidsbåtsdirektivet och utgår från att regeringen kommer att driva frågan när det blir dags för revidering av direktivet igen. Därmed avstyrks motion 2022/23:785 (M) yrkandena 2 och 4.

Utskottet vill avslutningsvis peka på Båtmiljørådets pågående arbete med broschyren Båtmiljørådets lilla miljöguide vars syfte är att sprida information om hur båtägare kan bli mer miljövänliga. Utskottet välkomnar Båtmiljørådets arbete och ser ingen anledning till att i dagsläget ta några initiativ på området. Därmed avstyrker utskottet motion 2022/23:1669 (C).

Reservationer

1. Vissa internationella frågor, punkt 1 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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 motion

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23 och avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 25.2 och

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 22.

Ställningstagande

Vi anser att svenska intressen bör säkras i särskilt otrygga vatten. Vi har noterat att sjöröveri förekommer i hög utsträckning i många farvatten där svenska obeväpnade fartyg färdas. Därför vill vi peka på behovet av verktyg och skydd för att klara sig undan piratattacker. Vi anser att utformningen av dessa verktyg bör lyftas upp i ett internationellt forum och åtgärderna kan vara både proaktiva och reaktiva som diplomati och aktiv verkanseld. Vi vill därför understryka vikten av att Sverige verkar för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten.

2. Vissa internationella frågor, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (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 motion

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 25.2 och avslår motion

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 22 och 23.

Ställningstagande

Jag anser att Sverige bör vara pådrivande inom IMO och EU för att säkerställa genomförandet av och öka ambitionerna i internationella avtal som syftar till att sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan. Sverige är omgivet av vatten och sjöfartsnäringen är därför av central betydelse för vårt välbefinnande och vår handel. Sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Svensk sjöfartstradition är förknippad med hög sjösäkerhet och miljömedvetenhet. Jag menar att genom en stark svenskflaggad handelsflotta som även ligger i framkant i arbetet med lägre svavelutsläpp och en minskad klimatpåverkan kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. Därför är det av stor vikt att Sverige genom aktivt internationellt samarbete arbetar för att stärka sjöfartens fördelar ytterligare.

3. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 44 och avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 8,

2022/23:280 av Lena Johansson (S) yrkande 2,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34 och

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3 och 7.

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

Ställningstagande

En väl fungerande sjöfart är viktig för bl.a. handel och näringsliv och för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om överflyttning av gods till sjöfart. Sjöfarten står för ca 90 procent av all import och export. Under ett vanligt år reser ca 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. Därför behöver vi ta krafttag mot utflygningen som får negativa konsekvenser och hotar vår nationella försörjningsförmåga. En väsentlig del för en fungerande och stark sjöfart är god infrastruktur till och från våra hamnar. Mot denna bakgrund vill vi att regeringen kraftfullt ska

arbeta mot utflaggningen med dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga.

4. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 8 och avslår motionerna

2022/23:280 av Lena Johansson (S) yrkande 2,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3 och 7 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 44.

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

Ställningstagande

Jag anser att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett förslag för en sammanhållen lagstiftning för sjöfartscabotage i svenska vatten. Jag menar att alla fartyg som utför cabotage i svenska vatten ska lyda under svenska lagar och regler och svenska myndigheters tillsyn oavsett flaggstat. Ett rederi kan i princip 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. Enligt min mening kan denna situation främja illojal konkurrens där redare skaffar sig konkurrensfördelar genom att använda sig av undermåligt tonnage och genom att dumpa villkoren för anställda och arbetsmiljö. I förlängningen innebär detta även en ökad risk för sjöolyckor och skador på miljön. Jag menar att en sådan utveckling kan leda till att svenska skärgårdsredare väljer att flagga ut för att undgå kostsamma och betungande sjösäkerhetskrav och arbetsrättsliga krav. Därför anser jag att det är självklart 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 konkurrens-möjligheter, för sjösäkerheten och för de anställdas trygghet och villkor.

5. En konkurrenskraftig svensk sjöfart, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 34 och avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 8,

2022/23:280 av Lena Johansson (S) yrkande 2,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3 och 7 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 44.

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

Ställningstagande

Jag efterfrågar en översyn av möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten. Översynen bör också omfatta intermodala transportlösningar som stimulerar ett transportslagsövergripande godsflöde och överflyttning av gods till sjöfarten.

6. Farledsavgifter, punkt 4 (C, MP)

av Ulrika Heie (C) och Daniel Helldén (MP).

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

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 31,

bifaller delvis motion

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 29 och

avslår motion

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 9 och 11.

Ställningstagande

Vi avser att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferiering när det gäller dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart. Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferierade avgifter. Vi har dock noterat att verket haft problem att miljödifferiera på ett tillfredsställande sätt, särskilt med tanke på att fartyg som har eldrift – och därmed släpper ut noll CO₂ – också får höjda farledsavgifter. Mot denna bakgrund efterfrågar vi en bred översyn och förordar en utvecklad bonus malus-modell eftersom Sjöfartsverket, i vår mening, brister i sin analys av hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil och räls till sjöfart.

7. Lotsningsverksamhet, punkt 5 (C)

av Ulrika Heie (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

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 40 och 41,

bifaller delvis motion

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 12 och 13 samt avslår motion

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 20.

Ställningstagande

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

8. Isbrytare, punkt 6 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 42 och

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 10 och avslår motion

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10.

Ställningstagande

Jag konstaterar att Sveriges befintliga isbrytarflotta är ålderstigen och att vi inom kort behöver ta ställning till hur den ska fasas ut samt när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta ska upphandlas. Jag yrkar att regeringen skyndsamt går vidare med detta och gärna i ett bredare perspektiv där man beaktar alla relevanta myndighetsbehov samt gör det i nära dialog med godstransportörer och industrin. För att optimera både upphandling och drift bör detta göras i samarbete med Finland.

9. Främjande av inlands- och kustsjöfarten , punkt 7 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 39 och

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 30 och avslår motion

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15.

Ställningstagande

Jag anser att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen. Jag noterar att Norge nyligen antagit en grön kuststrategi som syftar

till att minska koldioxidutsläpp, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling. I denna strategi ingår både aktörer inom rederinäringen, kommuner och nationella myndigheter samt transportköparna. Till denna strategi har också knutits en budget ur vilken man kan söka medel för gröna investeringar. Jag menar att en liknande kustfartsstrategi är värd att eftersträva även i Sverige och uppmanar regeringen att göra så.

10. Vissa frågor om hamnar, punkt 8 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 35 och

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 9 och
avslår motionerna

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 19,

2022/23:1067 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 2,

2022/23:1174 av Marianne Fundahn och Per-Arne Håkansson (båda S) och

2022/23:1190 av Teresa Carvalho m.fl. (S).

Ställningstagande

Jag konstaterar med tillförsikt att hamnarnas framtid i Sverige är ljus. I Sverige finns det totalt sett ett drygt hundratal hamnar, varav ett drygt femtiotal är utpekade som allmänna hamnar enligt Sjöfartsverket. Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna och beslut om etablering och investering i hamnar fattas av hamnens ägare, inte sällan en kommun eller ett lokalt företag. Att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar tycker jag är bra eftersom våra hamnar kommer att utvecklas bäst med konkurrensneutralitet och marknaden som bas. Men jag anser att utifrån ett nationellt perspektiv vore det bra att staten i större utsträckning ser den svenska hamnverksamheten som en integrerad del i infrastrukturen. Hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och har en viktig del att spela i klimatomställningen. Med det menar jag att en tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle kunna bidra till ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen. Jag vågar påstå att när alltmer gods ska flytta över från lastbil till sjöfart kommer hamnarna att bli ännu viktigare. Jag har noterat att den svenska hamnutbyggnaden i dag inte sker samordnat ur ett nationellt perspektiv. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör ta fram en

nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas betydelse och kapacitet. Jag efterlyser en statlig strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i samverkan mellan godstransportköparna, hamnarna och andra berörda aktörer. En sådan plan skulle bl.a. hantera och ta ställning till hur det svenska hamnätet kan bli en allt viktigare del av den svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomiskt och miljömässigt avseende.

11. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 9 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 21,
bifaller delvis motion

2022/23:906 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 46 och
avslår motionerna

2022/23:785 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 24, 26, 27 och 58,
2022/23:906 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 44,
2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 24–27,
2022/23:2144 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 11 och
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 91–93.

Ställningstagande

Vi anser att utsläpp av skrubbevatten bör förbjudas. Vi är djupt oroade över att utsläppen av andra skadliga ämnen än mineralolja av fartyg i Östersjön har ökat. En bidragande orsak till detta är den s.k. tvättningen av avgaser inom sjöfarten, s.k. skrubbnings, som gör att svavel och andra föroreningar tvättas bort och släpps ut i havet. Vi har noterat att i flera länder har man förbjudit utsläpp av skrubbevatten, men i Sverige finns inget sådant beslut. De nya strängare miljökraven för fartyg anser vi vara bra, men detta får inte leda till att våra kuster, hav och hamnar blir fulla av gifter.

12. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 9 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 24, 26, 27 och 58,

2022/23:906 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkandena 44 och 46,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 21 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 91–93 och avslår motionerna

2022/23:785 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 24–27 och

2022/23:2144 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 11.

Ställningstagande

Sveriges mål är att utsläppen från transportsektorn till 2030 ska minska med 70 procent. Det är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med tekniskiften till det förnybara och energi- och resurseffektiva. Beroendet av fossila bränslen måste brytas och klimatutsläppen måste sänkas vilket kräver många olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon även inom sjöfarten. Vi behöver en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller. Jag menar att svensk miljöteknik är och kan fortsätta att vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över. Många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras. Jag ser därför ett stort behov av att stärka de ekonomiska incitamenten för redarna att välja förnybara framför fossila drivmedel genom att sträva efter lagstiftning i första hand på internationell nivå och EU-nivå. Jag föreslår också att ansvarig myndighet får i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar.

För att nå klimatmålen anser jag vidare att elektrifieringen behöver bli en mer integrerad del av sjötrafiken. Fartyg bör använda landström, istället för att ligga med motorer igång i hamn. Ett sätt att styra över mot mer elanvändning i hamn är att införa miljözoner så att endast de fartyg som ansluter till landström får komma in i citynära hamnar medan de som fortsätter gå på tomgång och släppa ut stora mängder partiklar får lägga sig i ytterhamnar. Miljözonerna skulle ge tydliga incitament för kryssningsfartyg att investera i anslutningsutrustning anser jag.

Jag vill påminna om att regeringen under 2020 beslutade om en förordning som ger Trafikverket i uppdrag att utdela statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbbladning av elfordon i anslutning till större vägar. Jag föreslår att en breddning av detta uppdrag görs för att inkludera utbetalning av statligt stöd för laddstolpar längs kuststräckor. På så sätt kan omställningen från motorbåtar till elbåtar påskyndas.

Det är inte endast olja som läcker ut från fartyg som gått på grund eller liknande. Det är inte ovanligt att även lasten sprids ut över stora ytor på havet och spolas i land, även långt från platsen för olyckan. Vid oljeläckage finns det en oljeskadefond för ersättning för städning och sanering som administreras av den internationella sjöfartsorganisationen IMO. Något liknande saknas vid förlorad last. I de fall en olycka leder till utsläpp av t.ex. produkter som avsondrar mikroplaster spolas dessa upp på land. I dag är det kommunerna som bekostar städning och sanering, och eventuellt kan de få visst statligt bidrag. Mot denna bakgrund anser jag det vara angeläget att Sverige, inom EU och IMO, aktivt driver på inrättandet av en internationell fond för miljöskador som orsakas av olyckor till havs och som leder till marin nedskräpning.

Många fartyg har på senare år installerat skrubbersystem, vilket är en teknik för att rena fartygens avgaser från i första hand svavel med hjälp av vatten som sedan sköljs ut i havet. Skrubbrarna kapar de luftburna utsläppen men bidrar istället till försurning i havet och spridningen av miljögifter till havs. Mot denna bakgrund anser jag att det bör införas ett nationellt förbud mot utsläpp av miljöfarligt skrubbevatten från fartyg på svenskt vatten samt att Sverige bör verka för att EU och IMO tar fram striktare regelverk för internationellt vatten.

Arbetet med att minska utsläppen såväl nationellt som internationellt är en prioriterad fråga. Vi, i Centerpartiet, har varit med och förhandlat den klimatlag som slår fast målet att Sverige 2045 ska vara fritt från nettoutsläpp av växthusgaser. Vi har också varit drivande för att EU:s utsläpp till 2030 ska minska med 60 procent samt att varje medlemsland ska vara klimatneutralt senast 2050. Men mer måste göras. Nu behöver de verktyg som tar klimatmålen från visioner till verklighet vässas och omställningen snabbas på. Fossilberoendet måste brytas och klimatsmarta innovationer främjas. Därför vill vi att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått från svensk hamn inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045.

13. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 9 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 58 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 91 och 93 samt avslår motionerna

2022/23:785 av Johan Hultberg (M) yrkande 3,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 24, 26 och 27,

2022/23:906 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkandena 44 och 46,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 24–27,

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 21,

2022/23:2144 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 11 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 92.

Ställningstagande

Jag anser att det är angeläget 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. Vidare anser jag att miljözoner för sjöfarten bör införas så att användningen av landström när fartyg ligger i hamn ökas. Endast fartyg som ansluter till landström bör få komma till citynära hamnar. Miljözoner skulle på så vis ge tydliga incitament för kryssningsfartyg att installera anslutningsutrustning.

14. Arbetsmiljön på fartyg, punkt 10 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 2 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33 och

avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 1 och 3–7 samt

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18.

Ställningstagande

Vi anser att sjöfarten måste få samma möjlighet som den övriga arbetsmarknaden att införa regionala skyddsombud. En trygg arbetssituation

för sjömännen skapar en sjösäker och välfungerande sjöfart. Transportstyrelsen har nyligen presenterat förslag till regler som möjliggör inrättandet av regionala skyddsombud inom sjöfarten. Vi välkomnar rapporten och uppmanar regeringen att skyndsamt gå vidare med en reglering om regionala skyddsombud.

15. Arbetsmiljön på fartyg, punkt 10 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkandena 1–7 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 33 och

avslår motion

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18.

Ställningstagande

Jag anser att Sveriges arbetsmiljölagstiftning ska gälla på alla arbetsplatser i Sverige. Arbetsmiljön till sjöss är dock utsatt för särlagstiftning och väsentligt sämre kontroller än arbetsmiljön på land. Följaktligen är förutsättningarna för en god arbetsmiljö betydligt sämre till sjöss än på land. Min åsikt är att ingen arbetsgivare ska kunna komma undan sitt arbetsmiljöansvar genom att ”bekvämlighetsflagga” sina fartyg och därmed försöka komma undan de regler Sverige har för trygghet och säkerhet på arbetsplatsen och grundläggande arbetsvillkor. Jag anser därför att regeringen bör göra en genomgripande översyn av särlagstiftningen för sjöfarten med syfte att minimera särlagstiftningen när det gäller arbetsmiljö och anställningsvillkor.

Jag vill peka på att normalt har Arbetsmiljöverket tillsynsansvaret för alla svenska arbetsplatser. När det rör fartygsarbete är det dock Transportstyrelsen som har tillsynsansvaret till skillnad från andra delar av sjöfartssektorn, som inte rör fartygsarbete, t.ex. pråmar och fartyg som används för hotell- eller restaurangverksamhet, där det är Arbetsmiljöverket som har tillsynsansvaret med stöd av Transportstyrelsen. Detta är otillfredsställande. Jag anser att regeringen bör återkomma med en plan för att överföra tillsynsansvaret för arbetsmiljön på arbetsplatser till sjöss till Arbetsmiljöverket i samarbete med Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har vid sina inspektioner på fartyg fokus på fartygets sjövärdighet och sjösäkerhet, vilket är myndighetens och inspektörernas expertområde det är däremot inte arbetsmiljöfrågorna.

Jag vill även uppmärksamma frågan om att utse skyddsombud. 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 ges den rätt att utse skyddsombud som föreskrivs i arbetsmiljölagen inklusive möjligheten att praktisera systemet med regionala skyddsombud. Detta är helt grundläggande i den svenska modellen om samverkan mellan arbetsmarknadens parter. Därför anser jag att regeringen snarast bör återkomma med förslag till ändring av 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.

Enligt min mening är det inte lämpligt att tillsynsansvaret för arbetsmiljön delegeras till klassningssällskapen. Klassningssällskapen befinner sig i en konkurrenssituation gentemot rederierna där kritik vid tillsyn kan leda till att ett klassningssällskap förlorar uppdrag och därmed inkomster. Ett annat problem som en sådan delegering medför är att Transportstyrelsen förlorar helhetssynen över fartygens arbetsmiljö- och säkerhetsarbete samt egen kompetens på arbetsmiljöområdet. Därför anser jag att regeringen bör ge Transportstyrelsen direktiv om att inte överlåta tillsynsarbete när det gäller arbetsmiljö och anställningsvillkor till privata aktörer, såsom klassificeringssällskap och redares egenkontroll.

Jag vill värna om svenska arbetstagare ombord på fartyg som ligger på varv. Det är i dag vanligt att sjömän anställda av rederier arbetar ombord på fartyg när fartygen ligger på varv. Ofta är det utländska varv både inom och utanför EU som rederierna kontrakterat för att utföra visst arbete. Besättningen bor ofta ombord på fartyget under varvsvistelsen, vilket ställer stora krav på att arbets- och levnadsförhållandena är säkra. Arbetsmiljöbrister har dock rapporterats flera gånger. Det kan vara sådant som brandlarm ur funktion, exponering av farliga kemikalier, damm och asbest. Jag har förstått att tillsynen på utländska varv inte ligger inom Transportstyrelsens tillsynsområde. Det innebär att besättningen hänvisas till den tillsynsmyndighet för arbetsmiljö som finns i det land där varvet ligger. Jag anser att denna fråga behöver utredas och 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.

Jag har med stor oro tagit del av att kvinnor och män behandlas olika på fartygen och att könsbaserade kränkningar eller trakasserier är vanliga. Detta har bekräftats i Transportstyrelsens rapport Sjömannens arbets- och levnadsvillkor (dnr TSG 2019 6320) där det framgår 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 en sämre social och organisatorisk arbetsmiljö. Därför anser jag att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att skyndsamt återkomma med en handlingsplan

för jämställdhet och trygghet till sjöss, inklusive åtgärder med anledning av metoo.

Statligt ägda bolag, affärsverk, verk och myndigheter har ett särskilt ansvar för att deras verksamhet är hållbar när det gäller både klimat, miljö och social hållbarhet. Jag noterar att 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. Det är självklart för mig att alla verksamheter som det offentliga på något sätt styr över, även genom ägande, ska föregå med gott exempel och arbeta för schysst arbetsmiljö och bra anställningsvillkor. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen i sina ägaruppdrag och direktiv till statliga bolag, verk, affärsverk och myndigheter bör ge dessa i uppdrag att enbart använda sjöfartstransporter som är certifierade enligt Responsible Shipping Initiative (RSI).

16. Färjerederiet, punkt 11 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi vill att regeringen möjliggör trafik med gång- och cykelfärjor där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik. Detta anser vi kan göras via Trafikverkets regleringsbrev. Trafikverkets färjerederi trafikerar hela Sverige med sina 70 vägfärjor och 40 leder och årligen görs en miljon anlop med 13 miljoner fordonstransporter, inklusive godstransporter. Färjerederiet genomför 22 miljoner personresor, varav 1,4 miljoner gående och kollektivtrafikresande. Färjorna gör det möjligt att bo i kustnära områden och i skärgården och skapar därmed attraktiva lösningar på trafikproblem och öppnar genvägar i storstadsområden.

17. Fritidsbåtslivet, punkt 12 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

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

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 och avslår motionerna

2022/23:785 av Johan Hultberg (M) yrkandena 2 och 4,

2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 36,

2022/23:1264 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3 och

2022/23:1669 av Kerstin Lundgren (C).

Ställningstagande

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

18. Fritidsbåtslivet, punkt 12 (C)

av Ulrika Heie (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

2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 36 och

2022/23:1669 av Kerstin Lundgren (C) samt

avslår motionerna

2022/23:785 av Johan Hultberg (M) yrkandena 2 och 4,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 och

2022/23:1264 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Jag vill att regeringen ska se över möjligheten att införa ett obligatoriskt ägarregister för båtar eller en tvingande ansvarsförsäkring. Bakgrunden till

detta är att jag noterat att det i dag finns ungefär 100 000 fritidsbåtar som närmar sig sitt bäst-före-datum eller redan har passerat det. Men vi har inget nationellt system för återvinning av gamla fritidsbåtar, och kommuner kan inte rätteligen flytta en gammal skrotbåt utan tillstånd från båtägaren. Ett sådant tillstånd är omöjligt att få eftersom det inte finns något register som kan identifiera båtägaren. I syfte att möjliggöra hanteringen av skrotbåtar och vrak bör därför formerna utredas för hur ett obligatoriskt register kan införas liksom en tvingande ansvarsförsäkring. I detta sammanhang bör man även utreda möjligheten till en skrotbåtspremie som skulle styra mot en ökad återvinning av uttjänta fritidsbåtar, vilket i sin tur skapar jobb, cirkularitet i materialflödena och minskar den negativa miljöpåverkan. Vidare anser jag det vara av stor vikt att skydda olika känsliga miljöområden, särskilt känsliga bottenområden. Tyvärr finns dessa inte utmärkta i sjökort, varken för yrkesfart eller för fritidsbåtar. Det kan handla om naturskyddsområden, känsliga ålgräsängar på botten som är viktiga för livet i havet, och liknande information. Sådan information finns visserligen tillgänglig på Havs- och vattenmyndigheten eller hos länsstyrelserna, men vilken båtägare letar där? Mot denna bakgrund föreslår jag därför att Sjöfartsverket, Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket ges i uppdrag att skapa förutsättningar för fritidsbåtsägare att lätt få tillgång till denna typ av miljöinformation, t.ex. genom utmärkning i sjökort eller båtsportkort.

Särskilda yttranden

1. Vissa internationella frågor, punkt 1 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi delar utskottets ställningstagande att sjöfarten är ett prioriterat område för internationella samarbeten och vill betona vikten av detta samarbete. FN:s sjöfartsorganisation (IMO) ser vi som ett utomordentligt forum för globala sjöfartsfrågor eftersom IMO arbetar med olika frågor som berör internationella sjöfartsfrågor. Vi avser att i diskussion med regeringen säkerställa att regeringen fortsätter att prioritera dessa frågor.

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

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi kan ansluta oss till utskottets ställningstagande ifråga om att stärka den svenska sjöfartsbranschens konkurrenskraft och för diskussioner med regeringen på området, inbegripet frågan om förhandsbesked om sjöfartsstöd. Vi anser i sammanhanget att det vore välkommet med en samverkansplattform i form av ett sjöfartsråd vilket skulle kunna stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen. Vi anser att ett sådant råd bör ges mandat att ta fram en långsiktig strategi för hela den maritima näringen och årligen rapportera till regeringen. Rådets sammansättning skulle vara allsidig och bestå av bl.a. den maritima industrin, fackliga parter, berörda myndigheter, samt forsknings- och utbildningsinstitutioner men även internationell kompetens i form av organisationer välkomnas. Rådet skulle kunna identifiera tillväxthämmande faktorer inom hela sjöfartsområdet, såväl för oceantrafik och kustsjöfart som för trafik på inre vattenvägar. Fokus bör vara att lägga fram förslag för en stärkt svensk sjöfart med liknande villkor och förutsättningar som konkurrerande sjöfartsnationer, liksom att ta fram väl förankrade underlag som kan ligga till grund för politiska beslut.

Vad gäller sjöfartsstödet vill vi särskilt uppmärksamma att detta utgör en ekonomisk konkurrensförutsättning för de fartyg som finns i det svenska fartygsregistret och ett förhandsbesked skulle medföra att företagen får rimligare förutsättningar att planera sin långsiktiga verksamhet.

3. Farledsavgifter, punkt 4 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi instämmer i att det saknas anledning att föregripa den pågående beredningen av Statskontorets rapport om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering. Vi välkomnar den genomförda utredningen och vill i sammanhanget framhålla vikten av sänkta farledsavgifter, inbegripet för

inlandssjöfart. Enligt vår mening bär sjöfarten oproportionerligt höga kostnader och därför skulle staten behöva öka sitt betalningsansvar för de delar som inte rör handelssjöfarten.

Vi följer beredningen av översynen nära och vill i sammanhanget också peka på att de miljöstyrande farledsavgifterna kan säkerställa att utformningen av avgifterna skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder, utan att missgynna sjöfarten som transportslag. Vi för diskussioner med regeringen i denna fråga.

4. Lotsningsverksamhet, punkt 5 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi delar utskottets ställningstagande och välkomnar det nya lotssystemet som sjösätts senare i år och de lättnader i lotsplikten som systemet medför. Förhoppningsvis kommer många redare få rimligare kostnader för sina sjötransporter. För att möta ett ökat intresse för inlandssjöfarten vore det välkommet att se över behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar. Det vore även önskvärt att lotsavgifterna anpassas efter fartygens tekniska uppdateringar och förbättrade manöverförmåga. Därutöver välkomnar vi insatser som möjliggör fjärrlotsningsnavigering. Vi har inlett en diskussion med regeringen i dessa frågor.

5. Isbrytare, punkt 6 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi är av samma mening som utskottet i fråga om isbrytare. Det vore dock välkommet om sjöfartens kostnader för isbrytning kunde sänkas eller tas bort helt. Vi anser därför att staten på sikt bör ta över driften för isbrytning. Vi för diskussioner med regeringen i denna fråga.

6. Främjande av inlands- och kustsjöfarten , punkt 7 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi välkomnar det omfattande arbete och de olika insatser som pågår i syfte att främja inlands- och kustsjöfarten. Vi vill samtidigt understryka att pråmtrafik är energi- och miljöeffektivt och för diskussioner med regeringen i denna fråga. Ett enda modernt pråmfartyg kan lasta lika mycket gods som 100 lastbilar men har enbart en lastbilmotor som framdrift. Med pråmfartyg i city- och regionlogistik kan antalet tunga lastbilstransporter minskas. Genom att antalet tunga transporter minskas optimeras transportflöden och transportsystemet blir mer effektivt och hållbart. Pråmfartyg är högteknologiska och specialiserade för olika typer av last, såsom containrar, bulk, bränsle eller ro-ro-laster, dessutom är de 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. Mot denna bakgrund menar vi att det skulle kunna vara värdefullt att pråmtrafiken kunde möjliggöras i större utsträckning än vad det görs i dag.

7. Vissa frågor om hamnar, punkt 8 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi står bakom utskottets ställningstagande och för diskussioner med regeringen i frågan om säkerhetsklassade torrhamnar. Vi anser att antalet bör utökas för att få mer plats och effektivare flöden samt klassas enligt gällande ISPS-regelverk, som infördes av USA efter terrordåden den 9 september 2001.

8. Sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, punkt 9 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi står bakom utskottets ställningstagande och har inlett ett samarbete med regeringen om behovet av kraftfulla miljöåtgärder för att kunna bidra till ett bättre globalt klimat och minskade framtida utsläpp. Särskilt konkurrensneutrala miljöåtgärder bör lyftas fram, vilka inte begränsar nationella industriernas konkurrensmöjligheter i förhållande till den gemensamma branschen eller sektorn. Osunda konkurrensförhållanden mellan industrier resulterar i att jobb och tillväxt flyttar utomlands och tillika till koldioxidläckage. Vi skulle välkomna att beräkningar i nya miljöförslag när det gäller sjöfart även omfattar koldioxidläckage och att nya miljöregler som läggs på svensk sjöfart även ska gälla i europeiska farvatten och hamnar. Vi anser det också vara viktigt att miljöreglerna inom EU:s inre marknad harmoniseras. Vi vill i sammanhanget uppmärksamma på att kostsamma regionala miljökrav på sjöfarten inte främjar en överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart.

9. Arbetsmiljön på fartyg, punkt 10 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi stöder utskottets ställningstagande men vill samtidigt understryka att säkerheten för fartyg som skeppar farligt gods eller tusentals passagerare måste tas på största allvar. Även lastning och lossning på land, samt säkerhetsrutiner på terminaler och ombordstigning, kräver mycket hög säkerhet. Oavsett om man är kapten, matros eller markbunden personal är det av största vikt att ha säkra arbetsrutiner att följa om något oförutsett händer. De som arbetar till sjöss har i väsentliga avseenden andra omständigheter att ta hänsyn till än de som exempelvis arbetar på land, t.ex. vid en brand, akut sjukdom eller grundstötning med utsläpp som resultat. Arbetet med att förebygga olyckor på sjön är också speciellt viktigt eftersom olyckor då även

kan få omfattande följder för djur och växtlighet. Säkerhetsarbetet både till lands och till sjöss behöver prioriteras, och därför för vi för diskussioner med regeringen i dessa frågor.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

2022/23:84 av *Linda Westerlund Snecker 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 tillkännager detta 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:280 av Lena Johansson (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur en konkurrensneutralitet mellan olika transportsystem skulle vara möjlig och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:785 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 se över förutsättningarna för en snabb utbyggnad av den marina laddinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta utsläppskrav för nya båtmotorer och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C):

34. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
35. 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.
39. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
40. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
41. 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.

42. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C):

24. 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.
- 25.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att säkerställa implementering av 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.

26. 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.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera laddstolpar längs kusten för elbåtar i Trafikverkets uppdrag och tillkännager detta för regeringen.
30. 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.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
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 nivå och EU-nivå och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:906 av Stina Larsson m.fl. (C):

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka inom EU och IMO i syfte att skapa en internationell fond för miljöskador som orsakas av olyckor till havs och som leder till marin nedskräpning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt förbud mot utsläpp av miljöfarligt skrubbevatten från fartyg på svenskt vatten samt verka för att EU och IMO tar fram striktare regelverk för internationellt vatten och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C):

36. 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.

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sjöfartsverkets roll och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjökort och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inrättande av ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Trafikverkets färjerederi och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfartsstöd och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en sänkning av farledsavgifterna för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska sjöfartens kostnader för isbrytning och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda sänkta farledsavgifter för inlandssjöfart och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lotsverksamhet på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsavgifterna och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om prämtrafik och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trygg och säker sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkerhetsklassade torrhamnar och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fjärrlotsnavigering och tillkännager detta för regeringen.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör delta i internationella samarbeten som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om svenska intressen i särskilt otrygga farvatten och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta risken för koldioxidläckage i miljöarbetet och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gemensamma miljöregler inom EU och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om svaveldirektivet och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om NOx-direktivet och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda miljöstyrande farledsavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1067 av Camilla Brunsberg (M):

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

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C):

9. 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.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att det pågående generationsskiftet med nya isbrytare genomförs utifrån både näringslivets och myndigheternas behov av tillräcklig kapacitet och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1174 av Marianne Fundahn och Per-Arne Håkansson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för statens ansvar för funktioner som är av stor betydelse för Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1190 av Teresa Carvalho 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:1264 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda behovet av 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 att utreda behovet av 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 att utreda behovet av krav på viss båtutrustning och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1669 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstärka miljöinformationen för att skapa förutsättningar för fritidsbåtsägare att ta hänsyn till känsliga vattenmiljöer och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förbjuda utsläpp av skrubbevatten och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sjöfarten måste få samma möjlighet som övrig arbetsmarknad att införa regionala skyddsombud och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi kraftfullt ska arbeta mot utflaggningsen med dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:2144 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

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

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C):

91. 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.

92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att 50 procent av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått från svensk hamn bör inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045 och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa miljözoner för sjöfarten för att öka användningen av landström när fartyg ligger i hamn, för att minska koldioxidutsläppen, och tillkännager detta för regeringen.