

Motion till riksdagen 2020/21:3469

av **Maria Stockhaus m.fl. (M)**

En modern hållbar sjöfartspolitik för tillväxt och trygghet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera tonnageskatten för att få fler svenskflaggade fartyg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förhandsbesked för sjöfartsstöd och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklade myndighetskontakter för svensk sjöfartsnäring och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en väl fungerande infrastruktur till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att kunna tillgodose miljövänligt bränsle i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om miljödifferentierade farledsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn som säkerställer att sjötrafikens olika avgifter och skatter inte sammantaget försämrar svensk sjöfarts konkurrensvillkor och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa rekrytering av ny personal till sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägsfärjor och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bättre samordning avseende sjö- och flygräddning mellan stat, ideell organisation, region och kommun och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krav på landström när båtar ligger i svenska hamnar och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sjöfarten är viktig för svenskt näringsliv och klimatomställningen. Båtar har förmåga att frakta stora kvantiteter varor såväl som riktigt stora föremål som exempelvis lyftkranar, maskiner och som i fallet nya Slussen en bro från Kina. Trängseln på våra vatten är väsentligt mycket mindre än på vägar och spår. Sjöfarten är viktig och kommer sannolikt bli viktigare i vår allt mer globaliserade värld. Sveriges drygt 50 hamnar är tillsammans med inre vattenvägar en ännu delvis outnyttjad resurs som ger goda möjligheter att avlasta vägnätet och minska de fossila utsläppen.

Moderaterna tror på forskning och innovation. Utvecklingen av motorer som drivs på fossilfritt bränsle går just nu mycket snabbt. Detta gäller också sjöfarten. De svenska hamnarna måste därför rustas för en ny, modern, grön, hållbar och tillgänglig sjöfart. En sjöfartspolitik som långsiktigt bidrar till jobb, tillväxt och tar klimathotet på största allvar.

En politik för fler svenskflaggade rederier

Hösten 2016 beslutade riksdagen om ett svenskt tonnageskattningssystem, där syftet har varit att öka den svenska handelsflottans konkurrenskraft och öka andelen svenskregistrerade fartyg (prop. 2015/16:127, bet. 2016/17: SkU6, rskr. 2016/17:6).

Bestämmelserna innebär att kvalificerade rederier ska kunna välja mellan vanlig bolagsbeskattning och tonnageskattning. Tonnageskattning innebär att rederiernas inkomst bestäms schablonmässigt utifrån fartygens last- och passagerarkapacitet, dvs. 30 fartygens tonnage, oberoende av inkomster och utgifter. De nya reglerna trädde i kraft den 20 oktober 2016, och de kunde tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2016.

Moderaterna vill se en ökning av antalet svenskflaggade fartyg. Tonnageskatten är avgörande för detta och behöver kontinuerligt ses över. Detta sker kontinuerligt i många andra länder men Sverige har sedan skatten infördes inte gjort någon sådan översyn. Detta har försvårat ambitionen att få fler svenskflaggade fartyg. Moderaterna vill därför se en omedelbar översyn av tonnageskatten.

Inför förhandsbesked för sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. De senaste tio åren har sjöfartsstödet legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Enligt Myndigheten för trafikanalys är detta stöd för rederier en förutsättning för de fartyg som de i dag finns i svenska fartygsregistret. En försvårande omständighet är att rederier inte på förhand kan få besked om de är berättigade. Långsiktighet är en viktig och bärande del för sjöfartsnäringen. Därför bör stödet utformas på ett sådant sätt att besked ges för en rimligt lång tidsperiod. Besked bör ges i förväg vilket innebär att företagen får rimliga förutsättningar att planera sin långsiktiga verksamhet. Moderaterna vill att regeringen utreder en modell som ger förhandsbesked angående sjöfartsstöd.

Inför principen en väg in avseende myndighetskontakter

När taxor för den statliga tillsynen och godkännandet utformas är det viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren. Den administrativa bördan för aktörer verksamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen. Många i branschen ger uttryck för att myndighetskontakter är komplicerade. Därför bör en så kallad one-stop shop för myndighetskontakter, där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden, övervägas. Detta för att i så hög utsträckning som möjligt minska den byråkratiska bördan för sjöfartsbranschen. Moderaterna anser att regeringen skyndsamt bör tillsätta en utredning för att förenkla de administrativa rutinerna.

Säkerställ en väl fungerande infrastruktur till och från hamnarna

Tillgängligheten till och från svenska hamnar är viktig för svensk sjöfart. I en transportkedja till sjös ansvarar staten för vägar och farleder till sjös. Hamnar och anslutning till och från dessa är ett kommunalt ansvar. När flera politiska nivåer skall samverka i en gemensam ambition att stärka svensk sjöfart behövs tydliga avtal och väl utbyggda samarbetsformer. Här finns det fortsatt mycket mer att göra för att säkerställa infrastrukturen till och från svenska hamnar. Regeringen bör därför se över samarbetsrutiner mellan staten och de kommuner som ansvarar för infrastrukturen till och från svenska hamnar.

Säkerställ tillgången till miljövänligt bränsle i svenska hamnar

Svensk sjöfart spelar en viktig roll för att nå mer hållbara transporter. För att sjöfarten skall kunna ställa om måste staten bidra till att bygga upp en fungerande infrastruktur av fossilfritt bränsle i anslutning till de svenska hamnarna. Detta kan handla om allt från storskalig biodrivmedelstillverkning, LNG och metanol samt en utbyggd elinfrastruktur. Staten skall inte peka ut ett specifikt drivmedel utan istället skapa incitament för att en växande fungerande marknad av fossilfria drivmedel i anslutning till de svenska hamnarna. Detta förutsätter en långsiktig plan där företag och stat samverkar. Det behövs därför en översyn av möjligheterna för att kunna tillgodose tillgången till miljövänligt bränsle i de svenska hamnarna. Regeringen bör skyndsamt tillsätta en utredning som formulerar tydliga mål i arbetet att skapa en svensk sjöfart som långsiktigt drivs på fossilfria drivmedel.

Miljödifferentiera farledsavgifterna

Det skall vara lätt och lönsamt att göra rätt för företag och rederier i omställningen från fossilt till fossilfritt drivna motorer. Idag kan Sjöfartsverket ge miljörabatt. Detta system bör dock utvecklas så att farledsavgifterna långsiktigt och förutsägbart gynnar fossilfritt drivna fartyg. Regeringen bör skyndsamt ge Sjöfartsverket i uppdrag att ta fram en sådan modell.

Säkerställ svensk sjöfarts konkurrenskraft

En stärkt konkurrenskraft bidrar till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Det är i det sammanhanget mycket viktigt att sjö-

trafikens olika avgifter och skatter, som exempelvis farledsavgifter, lotsavgifter, och stämpelavgift, inte sammantaget innebär konkurrensnackdelar för svensk sjöfart. Regeringen bör göra en översyn avseende skatter och avgifter med en sammantagen bedömning av svensk sjöfarts konkurrenskraft i en internationell kontext.

Förnya den svenska flottan av isbrytare

Sjöfartsverket har fem isbrytare som samtliga är byggda på 1970-talet. Behovet av att förnya den svenska flottan av isbrytare är stort. Dessa är viktiga för transporter av varor vintertid från norra delen av Sverige. Den nya isbrytarflottan ska kunna drivas med fossilfria drivmedel, bryta en 32 meter bred isränna och mala ner sju meter höga isvallar. När nya fartyg kan börja upphandlas är i dagsläget oklart. Regeringen bör därför påbörja arbetet för att hitta en finansiering av en nödvändig förnyelse av den svenska flottan för isbrytare.

Säkerställ tillgång till personal för svensk sjöfart

Svensk sjöfart vittnar om svårigheter att rekrytera personal till svenska båtar. Yrken till sjöss lockar allt färre unga människor och internationella rederier anställer personal från fattiga delar av världen med mycket låga löner. Svenska rederier varken kan eller ska konkurrera med låga löner och sämre anställningsvillkor. Den svenska modellen är att konkurrera med kompetens och hög utbildningsnivå. Här finns det fortsatt mycket att göra för att göra svensk sjöfart skall bli en attraktiv arbetsgivare. Regeringen bör göra en översyn och i dialog med svenska rederier och hamnar se över olika utbildningsalternativ i syfte att säkerställa sjöfartens långsiktiga personalbehov.

Säkerställ fortsatt tillgång till svenska järnvägsfärjor

Antalet transporterade vagnar på tågfärjorna har de senaste decennierna sjunkit kraftigt, från 200 000 per år i början på 1990-talet till idag knappt 20 000. I dagsläget är Stena Line det enda rederiet som driver tågferjetrafiken mellan Sverige och Tyskland. Det finns marknadsmässiga orsaker till denna förändring med bland annat tillkomsten av Öresundsbron. Risken är dock att den svenska järnvägsferjetrafiken inom en relativt snar framtid helt kommer att upphöra. Detta gör Sverige sårbart. Det räcker med en större olycka eller en attack mot Öresundsbron för att den svenska godstågstrafiken helt skall vara avskuren från övriga Europa. Detta är oroande utifrån perspektiven näringspolitik och totalförsvar. Regeringen bör därför se över hur svensk godstrafik kan säkerställas även i ett scenario där godstrafiken över Öresundsbron tillfälligt stoppats.

Förbättra samordning mellan stat – ideella organisationer, region och kommun avseende flyg – sjöräddningen

Att rädda liv till sjöss är viktigt. I Sverige regleras sjöräddningsansvar i Lagen om skydd mot olyckor och Förordningen om skydd mot olyckor och definieras som ”efterforskning och räddning av människor som är eller kan befaras vara i sjönöd och för sjuktransporter från fartyg”. Enligt denna förordning ansvarar Sjöfartsverket för

sjöräddningen. Sjöfartsverket är huvudman för Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC), en sedan 2010 integrerad samordningscentral på Kärningberget i Göteborg.

Det praktiska arbetet att rädda liv delas dock mellan stat, region, kommun och ideell i form av Svenska sjöräddningssällskapet, kommunala räddningstjänster, kustbevakningen och den ideella föreningen Sjärräddningssällskapet. Det är av stor vikt att dessa förmår att samverka på ett optimalt sätt och regeringen bör göra en översyn av möjligheter till ytterligare förbättringar.

Säkerställ tillgång till landström i svenska hamnar

Koldioxidfri el medför stora möjligheter för Sverige att bidra till klimatmålen uppfyllelse, men också för att skapa nya jobb och exportmöjligheter. Industrin och transportsektorn bör i största möjliga mån dra nytta av svensk hållbar ren el. Samtidigt ställer ökad efterfrågan på el också krav på en utbyggd och driftsäker infrastruktur. Båtar som ligger i hamn med påslagna fossildrivna motorer är dyrt, omodernt och till skada för klimatet. Det finns ingen rimlig anledning att inte alla fartyg som lägger till i svenska hamnar skall drivas av landström. Regeringen bör skyndsamt tydliggöra regelverket kring detta, att båtar som ligger i hamn med påslagna motorer inte skall släppa ut fossila avgaser, och därmed initialt säkerställa tillgången på landström i alla svenska hamnar.

Skapa tydliga regler för vattenskotrar

Vattenskotrar blir allt vanligare i svenska vatten. Förordningen om vattenskotrar underkändes i en EU-dom 2009. Det innebär att det i praktiken saknas ett fungerande regelverk för vattenskotrar. Många vittnar om att de stör människor och djurliv. Det finns även exempel där förare i brist på omdöme utsatt människor för direkt fara och skada.

Vattenskotrar behöver precis som alla andra fordon ett fungerande regelverk med krav på förarbevis och tydliga regler var, hur och på vilket sätt man får köra. Transportstyrelsen har utrett hur ett körkort med teori och praktik skall kunna se ut. Regeringen bör så skyndsamt som möjligt se till att ett regelverk kommer på plats.

Maria Stockhaus (M)

Anders Hansson (M)

Åsa Coenraads (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)

Sten Bergheden (M)

Helena Antoni (M)