

Motion till riksdagen 2017/18:1140

av Emma Wallrup m.fl. (V)

Hållbar sjöfart

1 Innehållsförteckning

1	Innehållsförteckning	1
2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Inledning	2
4	Förutsättningar för svensk sjöfart	3
4.1	Se över förutsättningar för stärkt finansiering	3
4.2	Inför nationella mål för fossilfria alternativ inom sjöfarten	4
4.3	Utred styrmedel för grön teknik och förnybara drivmedel	4
4.4	Stärk inlands- och kustsjöfarten	5
4.5	Nationell strategi och handlingsplan för ökad sjöfart	6
4.6	Inför krav på kväverening i Östersjön	6
4.7	Förarbevis och åldersgräns för vattenskoter	7
4.8	Stärk arbetet för efterlevnad av sjöarbetskonventionen	7

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda förutsättningar och konsekvenser av att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen icke-fossila drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda hur investeringsstöd för ny teknik i fartyg som minskar utsläppen av växthusgaser kan utformas och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda möjliga styrmedel för att främja användningen av förnybara drivmedel inom nationell sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som endast möjliggör tillstånd till high capacity transport (HCT) om det inte står i konflikt med att ökad andel gods transporteras till närmaste kombiterminal eller hamn där så är lämpligt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell strategi och handlingsplan för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade (particularly sensitive sea area) områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera Östersjön och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det i statliga upphandlingar och exportsatsningar ska ställas krav på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet och tillkännager detta för regeringen.

3 Inledning

Sjöfarten transporterar över 80 procent av allt gods som importeras och exporteras i Sverige. Vår handel är därmed beroende av sjöfarten. Sjöfart är ett energieffektivt transportslag och förutom muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria och investeringskostnaderna därmed låga. Dessutom är trafiksäkerheten hög. Sverige har mycket långa kuststräckor, farbara insjöar och goda djupförhållanden till farleder i många hamnar. Sjöfarten har även stor betydelse för godsflödet inom landet där näringen står för knappt 40 procent av transportererna. Utöver det transporteras varje år cirka 30 miljoner passagerare mellan Sverige och utlandet.

Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem.

Regleringar inom sjöfarten sker till största delen i internationella forum. Främst är det FN-organet IMO (International Maritime Organization) som hanterar de internationella konventionerna.

4 Förutsättningar för svensk sjöfart

Vänsterpartiet verkar för en ekologiskt hållbar handelsflotta med stor andel svenskflaggade handelsfartyg där goda arbetsvillkor råder och där det dessutom ges större utrymme att öka volymen på inrikes sjöfart.

En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är en avgörande förutsättning för svensk industris möjligheter att frakta sina varor hållbart till världsmarknaden. Det finns även starka skäl att ha en stark inhemsk sjöfartsnäring för att kunna utforma de transporter som landets industri efterfrågar. Det säkrar den inhemska tillgången på sjöfartskompetens inklusive en stark miljö- och säkerhetsmedvetenhet och skapar sysselsättning inom sjöfartsnäringen och inom industrin i övrigt. Svenska vatten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade (dvs. att fartyget är registrerat i ett land med låga kostnader och begränsad kontroll av säkerhet) fartyg som bedriver otillbörlig konkurrens mot svensk sjöfart. Detta resulterar ofta i undermåligt tonnage, hög olycksfallsstatistik och lågkostnadsbesättningar med dåliga anställningsförhållanden.

Svensk sjöfart definieras av Trafikanalys som den del av världssjöfarten som kontrolleras av svenska intressen från svenskt territorium. Den består dels av den svenskregistrerade handelsflottan, dels av flottan som, trots att den är registrerad i ett annat land, ägs eller kontrolleras av svenska rederier. Antalet svenskregistrerade fartyg har fortsatt att minska (mätt i antalet fartyg över 100 bruttodräktighet). Svenska passagerarfartyg samt den svenskkontrollerade flottan har dock fortsatt att växa. Trafikanalys bedömer att den negativa utvecklingen för den svenska fartygsflottan bör vända med anledning av den tonnageskatt som nyligen införts och den höga efterfrågan på sjöfart.

Ett omfattande utredningsarbete har tidigare genomförts i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Regeringen antog år 2015 En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö. Strategin är ett inriktningsdokument med följande vision för fortsatt arbete: konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Vi delar visionen i strategin och förväntar oss nu åtgärder för hur visionen ska nås. För att ytterligare stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft, dess långsiktiga hållbarhet genom minskad miljö- och klimatpåverkan samt goda arbetsvillkor ser vi behov av ytterligare åtgärder, vilka vi presenterar i motionen.

4.1 Se över förutsättningar för stärkt finansiering

För en utveckling av svensk sjöfart behövs förbättrad sjöinfrastruktur. Sjöfartsverket finansieras inte som Trafikverket via anslag utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikering etc. Därutöver är Sjöfartsverket av staten ålagt vissa avkastningskrav. Finansieringsmodellen leder till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen, försvårar styrning mot våra trafik- och miljöpolitiska mål och leder till att man inte tar ansvar för farleder i hela Sverige. Regeringen bör utreda förutsättningar för

och konsekvenser av att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.2 Inför nationella mål för fossilfria alternativ inom sjöfarten

Regeringen har tydliggjort att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att uppnå en sådan målsättning måste tydliga mål sättas upp och åtgärder vidtas även för sjöfarten. Sjöfarten är i dag i stort sett helt beroende av oljebaserade drivmedel. Alternativa drivmedel börjar dock i ökad utsträckning utvecklas i form av LNG (flytande naturgas), bränsleceller och i viss mån eldrift. Fler och fler rederier i Sverige planerar nu att gå över till mer miljövänliga drivmedel. Stena Line invigde i mars 2015 världens första metanoldrivna fartyg och Rederi AB Gotland planerar under 2017 att använda ett fartyg med LNG-drift. Ett treårigt EU-projekt visar även att det finns förutsättningar för en utbyggnad av tankstationer för LNG i Östersjön. För Vänsterpartiet är LNG inte en slutlig lösning för en grön sjöfart, men vi anser att den i ett övergångsskede kan vara betydelsefull i omställningen. LNG minskar utsläppen av växthusgaser med 15 procent och kväveoxidutsläppen med cirka 90 procent, dessutom är svavelutsläppen mycket ringa. På längre sikt bör enligt Vänsterpartiet LBG (flytande biogas) och andra hållbara alternativ som vätgas och eldrift ersätta de fossila drivmedlen. Flytande biogas är i praktiken samma bränsle som flytande naturgas, men med den viktiga skillnaden att biogas är av förnybart ursprung medan naturgas är fossilt.

I Norge utvecklar näring och offentlig sektor genom ett långsiktigt program nya lösningar för en hållbar sjöfart. Målet är världens mest miljövänliga sjöinfrastruktur inom 15–20 år och en av världens mest miljövänliga och effektiva kustsjöfartsnäringar. Programmet omfattar såväl näring som departement och myndigheter. Pilotprojekt pågår som omfattar både batteri- och gasdrift inom sjöfarten. För att Sverige ska utveckla en grönare sjöfart finns starka skäl att lära av Norges målmedvetna inriktning.

Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt nationell målsättning för att öka andelen icke fossila drivmedel inom sjöfarten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.3 Utred styrmedel för grön teknik och förnybara drivmedel

Så länge oljepriset är förhållandevis lågt utgör det ett hinder för en genomgripande övergång till alternativa bränslen och grön teknik i fartygen. I april 2017 presenterade Energimyndigheten en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor. Flera andra myndigheter har ingått i arbetet, bl.a. Naturvårdsverket, Trafikverket och Trafikanalys. I den strategiska planen konstaterar man att det saknas stimulans för investeringar i teknik som minskar fartygens utsläpp av växthusgaser. Det skulle t.ex. kunna åtgärdas genom att skapa en koldioxidfond för bidrag till investeringar, som helt eller delvis finansieras av sjöfartsnäringen själv. Man föreslår därför att investeringsstöd för ny teknik i fartyg utreds. Vänsterpartiet stöder en sådan inriktning och anser att detta omgående bör utredas.

Regeringen bör låta utreda hur investeringsstöd för ny teknik i fartyg som minskar utsläppen av växthusgaser kan utformas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

I den strategiska planen konstaterar man att drivmedel som används till sjöfart inte beskattas. Man anser att nationell beskattning vore möjlig men att det kan leda till snedvridning i konkurrensförutsättningarna. Sverige bör därför verka för att ekonomiska styrmedel införs internationellt. För att främja användningen av förnybara drivmedel inom nationell sjöfart anser man att det behöver utredas vilka ytterligare styrmedel som kan införas. Vänsterpartiet stöder ett sådant initiativ och anser att detta omgående bör utredas.

Regeringen bör låta utreda möjliga styrmedel för att främja användningen av förnybara drivmedel inom nationell sjöfart. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.4 Stärk inlands- och kustsjöfarten

Vår inlands- och kustsjöfart har under mycket lång tid haft en viktig funktion för vårt transportsystem och för vår industri. Sverige har EU:s längsta kuststräcka och hamnarna har stor spridning över hela landet. Hälften av Sveriges befolkning bor inom en mil från vår kustlinje. Inrikes sjöfart är dock enligt Sjöfartsverket kraftigt underutnyttjad i förhållande till tillgänglig kapacitet i farleder, slussar och hamnar. Inrikes transporteras godset huvudsakligen med lastbilar medan sjöfarten dominerar i utrikes trafik. Den godsmängd som transporteras på de inre vattenvägarna (Mälaren och Vänern med Göta älv) är i dag mycket marginell.

I Sjöfartsverkets rapport *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige (2016)* konstateras att det under nuvarande marknadsförutsättningar saknas incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg. Transportköparen ser inte behovet och redaren ser inte affärsmöjligheterna. Myndigheten konstaterar bl.a. att tröskeln är hög för nya aktörer samt att utbudet av kostnadseffektiva och värdeskapande sjöfartsupplägg är begränsat framför allt för inrikes transporter.

Regeringen har tillsammans med Vänsterpartiet i budgetförslag för 2018 föreslagit medel för att ytterligare stimulera till överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart genom att ett tillfälligt eco-bonus-system införs. Vänsterpartiet anser att det utöver detta stöd behöver införas permanenta styrmedel för att stimulera nya transportupplägg för gods för inlands- och kustsjöfart. Regeringen bör låta utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Enligt EU-direktiv kan transportörer ansöka om och få dispens för att använda en längre och tyngre lastbil, s.k. HCT (High Capacity Transport), än vad som normalt är tillåtet för att transportera sitt gods till närmaste kombiterminal eller hamn. Genom att använda detta incitament kan mer effektiva och hållbara transporter uppnås och marknadsfördelar ges till dem som minskar miljö- och klimatpåverkan. Då dessa transporter kräver tillstånd ger det också bättre kontroll över vilka som genomför transporterna.

HCT tillämpas redan i Sverige genom att svenska myndigheter ger tillstånd till dessa transporter. Problemet är att direktivet inte tillämpas strikt och effekten blir mer landsvägstransporter.

Vänsterpartiet anser att godstrafiken i största mån ska flyttas till järnväg och sjöfart. För att uppnå detta bör också HCT-direktivet strikt tillämpas.

Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som endast möjliggör tillstånd till High Capacity Transport (HCT) om det inte står i konflikt med att ökad andel gods

transporteras till närmaste kombiterminal eller hamn där så är lämpligt. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.5 Nationell strategi och handlingsplan för ökad sjöfart

I Sjöfartsverkets rapport *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige (2016)* föreslås en strategi som tydliggör statens ambitioner att realisera och använda sjöfartens potential inom godstransporter. Till strategin ska en handlingsplan tas fram med tydliga mål och tidslinjer som konkretiserar strategin. Vänsterpartiet delar myndighetens bedömning att en sådan behövs för att tydliggöra statens ambitionsnivå.

Regeringen bör utarbeta förslag på nationell strategi som tydliggör statens ambitioner att realisera och använda sjöfartens potential inom godstransporter. Strategin bör omfatta både inlands-, kust- och närsjöfartens roll i transportsystemet och hamnarnas och kombiterminalernas funktion i godstransportkedjan. En handlingsplan med mål och tidslinjer bör även utarbetas för att konkretisera strategin.

Vad som ovan anförs om nationell strategi och handlingsplan för sjöfarten bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.6 Inför krav på kväverening i Östersjön

Sjöfartens utsläpp av både svavel- och kväveoxider är betydande. Ungefär 20 procent av svavel- och kvävednedfallet i Sverige kommer från utsläpp till havs, jämfört med mindre än 10 procent från landbaserade källor i Sverige. Sjöfartens utsläpp orsakar hälsoproblem med tusentals förlorade levnadsår per år enbart i Nordeuropa.

Fartygstrafiken på Kattegatt och Östersjön släpper ut 370 000 ton kväveoxid per år. Östersjön är av IMO klassat som ett särskilt känsligt havsområde och Vänsterpartiet anser att det finns starka skäl att stärka miljökraven på fartyg som trafikerar området. Det finns anledning att inom konventionerna utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden (Particularly Sensitive Sea Area). I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. Hittills svaga miljökrav för sjöfarten har gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara. För Östersjön som redan är kraftigt övergödd är höga kväveutsläpp ytterligare en belastning för havet som ekosystem. Kväveoxiderna bidrar också till en försämring av havets buffrande förmåga, vilket gör havet ännu känsligare för försurning. Försurning av haven är redan ett stort problem p.g.a. de allt högre halterna av koldioxid i atmosfären som leder till att kolsyra bildas och att haven blir surare.

Det finns t.ex. inget krav på katalysator för att minska kväveutsläppen. EU har även beräknat att de stora fartygen är på väg att bli den största utsläppskällan av svaveloxid (försurning och hälsoproblem) och kväveoxider (övergödning och hälsoproblem) i EU. Den 1 januari 2015 skärptes kraven på svavelhalten i marina bränslen i Östersjön och Nordsjön (SECA), men dagens åtgärder för att minska kväveutsläppen är otillräckliga. Östersjöländerna lämnade 2016 in ett gemensamt förslag om hårdare miljökrav för nybyggda fartyg till IMO. Det är viktigt att ansträngningarna för högre miljökrav påskyndas med tydliga krav då det kan ta 30 år innan hela fartygsflottan är utbytt och följer de nya reglerna.

Det finns väl beprövad katalysator teknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden (Particularly Sensitive Sea Area) blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar Östersjön. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.7 Förarbevis och åldersgräns för vattenskoter

Vattenskotrar har blivit mycket populära under sommarhalvåret. Skoterkörning kan dock ge negativa effekter för naturlivet och innebära påtagliga störningar och risker för allmänheten. Inte minst under sommaren 2013 skedde flera allvarliga tillbud p.g.a. vårdslös körning med vattenskoter. Nuvarande reglering av vattenskoteranvändning har mycket stora brister till skillnad mot förhållandena för t.ex. motorcyklar och mopeder. Vänsterpartiet har därför i motioner och interpellationer i riksdagen de senaste åren lyft behovet av restriktioner genom krav på behörighet och åldersgräns. Vi välkomnade därför riksdagens tillkännagivande till regeringen 2015 om att arbeta för att införa åldersgräns och förarbevis för att köra vattenskoter.

Havs- och vattenmyndigheten har 2013 kartlagt och analyserat frågan samt lagt fram förslag på regelförändringar. Vår bedömning är att en reglering på området brådskar och vi förutsätter att regeringen inom kort återkommer med ett förslag till riksdagen om införande av åldersgräns och förarbevis för att köra vattenskoter i enlighet med riksdagens tillkännagivande 2015.

4.8 Stärk arbetet för efterlevnad av sjöarbetskonventionen

År 2012 beslutade riksdagen att Sverige skulle ansluta sig till ILO:s (International Labour Organization) sjöarbetskonvention och i augusti 2013 trädde den i kraft hos det trettiotal länder som ratificerat den. Konventionen tydliggör regler om arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter ombord på fartyg och alla länder har ett ansvar för att de verkligen följs.

Vänsterpartiet anser att sjöarbetskonventionen är ett viktigt verktyg för att fler sjömän ska få en trygg och säker arbetsmiljö. För att konventionen verkligen ska efterlevas krävs att Transportstyrelsen har resurser för nödvändigt tillsynsarbete och utarbetande av föreskrifter och rutiner. En intern och extern uppföljning av arbetet för efterlevnad av sjöarbetskonventionen kan enligt vår bedömning därför vara befogad om några år.

Vi välkomnar att regeringen i den maritima strategin befäster betydelsen av sjöarbetskonventionen för svenska aktörer, då det även bidragit till att skapa mer likvärdiga konkurrensvillkor jämfört med andra länder. Staten kan även i övrigt stärka tillämpningen av sjöarbetskonventionen. I statliga upphandlingar och exportsatsningar ska krav ställas på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Emma Wallrup (V)

Stig Henriksson (V)

Jens Holm (V)

Amineh Kakabaveh (V)

Birger Lahti (V)

Yasmine Posio Nilsson (V)

Håkan Svenneling (V)