

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU7

Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

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

I betänkandet finns 27 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Ett hundratal motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2020/21.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning.....	8
Utskottets överväganden.....	9
Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten	9
Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering.....	17
Farleds- och lotsavgifter.....	21
Isbrytning	30
Inlandssjöfart och kustsjöfart.....	32
Vissa frågor om hamnar	39
Vissa miljö- och klimatfrågor.....	43
Bemannning och arbetsförhållanden	61
Vissa internationella frågor	71
M/S Estonia.....	73
Båtregister	75
Sjömätning	79
Reservationer.....	82
1. Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (M).....	82
2. Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (SD).....	83
3. Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (C)	84
4. Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (KD)	85
5. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 2 (SD, KD).....	86
6. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 2 (L).....	87
7. Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter, punkt 3 (SD).....	88
8. Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter, punkt 3 (L).....	89
9. Farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 4 (M, SD, L).....	90
10. Farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 4 (C)	91
11. Isbrytning, punkt 5 (SD, KD)	92
12. Isbrytning, punkt 5 (C, L).....	92
13. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (SD).....	93
14. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (KD, L)	94
15. Prämtrafik, punkt 7 (SD, L).....	95
16. Vissa frågor om hamnar, punkt 8 (SD).....	96
17. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (M).....	97
18. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (SD)	99
19. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (C).....	100
20. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (KD).....	102
21. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (L).....	103
22. Bemannning och arbetsförhållanden, punkt 10 (M)	104
23. Bemannning och arbetsförhållanden, punkt 10 (SD).....	105
24. Bemannning och arbetsförhållanden, punkt 10 (V).....	106
25. Vissa internationella frågor, punkt 11 (SD).....	109
26. Båtregister, punkt 13 (C)	110

27. Sjäsmätning, punkt 14 (SD)	110
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	112
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21	112

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1939 av Boriana Åberg (M),

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 38 och 40,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2, 3 och 7,

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3 och

2020/21:3634 av Hans Rothenberg (M).

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (KD)

2. **Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1042 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1 och 2,

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4 i denna del.

Reservation 5 (SD, KD)

Reservation 6 (L)

3. **Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:775 av Daniel Bäckström (C),

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 14 och 20,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4 i denna del och

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2.

Reservation 7 (SD)

Reservation 8 (L)

4. **Farledsavgifternas miljöstyrande effekt**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 29,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 1,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 5,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 9.

Reservation 9 (M, SD, L)

Reservation 10 (C)

5. Isbrytning

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 39,

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 10,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10.

Reservation 11 (SD, KD)

Reservation 12 (C, L)

6. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 13 och 15,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 43,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 7,

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 5 och

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 4.

Reservation 13 (SD)

Reservation 14 (KD, L)

7. Prämtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1970 av Borianana Åberg (M),

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 12 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 6.

Reservation 15 (SD, L)

8. Vissa frågor om hamnar

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:152 av Hampus Hagman (KD),

2020/21:1973 av Johan Hultberg (M) yrkande 2,

2020/21:2075 av Mattias Ottosson m.fl. (S) och

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 19.

Reservation 16 (SD)

9. Vissa miljö- och klimatfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1605 av Lars Thomsson (C),

2020/21:1969 av Johan Hultberg (M),

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 24–27,

2020/21:2496 av Eva Lindh (S),

2020/21:2711 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 17–19,

2020/21:2758 av Ann-Sofie Alm (M) yrkande 1,
 2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28,
 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45,
 2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP)
 yrkandena 3–6,
 2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15, 16.1 och 17,
 2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,
 2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 5, 7 och 8,
 2020/21:3257 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3,
 2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30,
 2020/21:3357 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7,
 2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 18,
 2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 5 och 11 samt
 2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 5, 6 och 8.

Reservation 17 (M)

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (C)

Reservation 20 (KD)

Reservation 21 (L)

10. Bemanning och arbetsförhållanden

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:791 av Ola Johansson (C) yrkandena 1–3,
 2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–8,
 2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16 och
 2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

Reservation 22 (M)

Reservation 23 (SD)

Reservation 24 (V)

11. Vissa internationella frågor

Riksdagen avslår motion

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8 och 22.

Reservation 25 (SD)

12. M/S Estonia

Riksdagen avslår motion

2020/21:3148 av Ann-Christine From Utterstedt (SD).

13. Båtregister

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2426 av Abraham Halef (S) yrkande 2,
 2020/21:2711 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkande 10 och
 2020/21:2918 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 31.

Reservation 26 (C)

14. Sjömatning

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23 och

2020/21:2250 av Betty Malmberg (M) yrkandena 2 och 3.

Reservation 27 (SD)

Stockholm den 16 mars 2021

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Åsa Coenraads (M) och Mikael Larsson (C).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 104 motionsyrkanden om sjöfartsfrågor från allmänna motionstiden 2020/21. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilagan.

Utskottet avser att behandla vissa frågor om sjöfartens infrastruktur senare under riksmötet i betänkande 2020/21:TU16.

Inrikesminister Mikael Damberg lämnade den 5 oktober 2020 information till utskottet om M/S Estonia. Trafikutskottets ledamöter inbjöds även att ta del av den information som inrikesministern lämnade om M/S Estonia vid utrikesutskottets sammanträde den 14 januari 2021.

Företrädare för intresseorganisationen Maritimt Forum informerade den 9 mars 2021 om aktuella sjöfartsfrågor vid utskottssammanträdet. Vid informationen medverkade även företrädare för Svensk sjöfart, Skärgårdsredarna, Sveriges skeppsmäklareförening och Sveriges hamnar.

Företrädare för Region Gotland, Gotlands Trafikråd och Trafikverket lämnade den 9 mars 2021 information till utskottet inför den kommande upphandlingen av Gotlandstrafiken.

Utskottets överväganden

Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD), 3 (C) och 4 (KD).

Bakgrund

Regler för sjöfartsnäringen

Den havsgående sjöfarten regleras i stor utsträckning av internationella bestämmelser och konventioner som har införlivats i svensk lagstiftning. Det finns ett drygt hundratal nationella lagar, förordningar och föreskrifter för sjöfarten. Att sjöfarten i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete innebär att flagg- och kuststaterna har begränsade möjligheter att påverka hur sjöfarten ska bedrivas. Samtidigt har Sverige varit aktivt i arbetet med att genomdriva regionala regelverk som bl.a. utsläppskontrollområden för kvävedioxid (Nitrogen Oxides Emissions, NECA) och svaveldioxid (Sulphur Oxides Emissions, SECA) och förbud mot toalettavvattning (se vidare i avsnittet om vissa miljöfrågor). Dessa regelverk utarbetas och drivs fram regionalt och beslutas sedan av den internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organization). FN:s havsrättskonvention, som antogs 1982 och trädde i kraft 1994, reglerar olika aspekter på havens och havsbottens fredliga användning, inte minst på miljöområdet. Internationella regler för sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd för den marina miljön utarbetas framför allt inom IMO, men även på EU-nivå tas olika instrument fram som påverkar den europeiska sjöfartsnäringen, fartyg som framförs inom EU och fartyg som är registrerade i något EU-medlemsland. För sjötrafik inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon gäller de internationella sjövägsreglerna samt de tillägg till och undantag från dessa regler som finns föreskrivna.

Det svenska fartygsregistret ligger administrativt under Transportstyrelsen. I processerna för registrering och certifiering av fartyg som varit registrerade i ett annat land, s.k. inflaggning, ingår olika steg såsom t.ex. att säkerställa att ägare och fartyg uppfyller relevanta krav, inflaggningsbesiktning av fartyget,

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

För att ett skepp (fartyg med en längd överstigande 24 meter) ska kunna registreras i det svenska fartygsregistret måste äganderätten till skeppet kunna härledas till den som senast var inskriven ägare i ett lands officiella inskrivningsregister för fartyg. Därför behöver Transportstyrelsen få ett avregistreringsintyg från skeppets tidigare hemland. Om skeppet aldrig har varit registrerat i ett utländskt register krävs ett icke-registreringsintyg från skeppets tidigare hemland. Om skeppet aldrig har varit registrerat tidigare krävs dessutom ett s.k. builder's certificate, eftersom äganderätten måste kunna härledas till tillverkningsvarvet. Det krävs också ett beslut om säkerhetsbesättning eller, för de fartyg som inte ska ha säkerhetsbesättning, att kraven i Transportstyrelsens bemanningsföreskrifter är uppfyllda.

Tillstånd, tillsyn och registerhållning av 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.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd lämnas enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som är registrerade i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet under förutsättning att fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden, utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilda fall och det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Beslut om sjöfartsstöd fattas av Delegationen för sjöfartsstöd, ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket, vars ledamöter förordnas av regeringen.

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

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

Trafikanalys uppföljning av sjöfartens konkurrenssituation

Trafikanalys genomför i enlighet med sin myndighetsinstruktion en årlig uppföljning av den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och det svenska sjöfartsstödet effekter. Den senaste rapporten från Trafikanalys redovisades i juli 2020. Av rapporten framgår att det svenska fartygsregistret ökade med fem fartyg under 2019. Även den svenskkontrollerade flottan ökade något i antal fartyg. Däremot minskade den svenskkontrollerade flottan något i termer av tonnage. En viktig åtgärd som Sverige har vidtagit är att införa ett tonnageskattesystem. I början av juni 2020 omfattade systemet sammanlagt 11 företag vilket kan jämföras med de 23 företag som tonnageskatteutredningen räknade med för systemet.

Trafikanalys konstaterar att den rådande coronapandemin har påverkat sjöfarten kraftigt. Trafiken till de svenska hamnarna har minskat, främst passagerartrafiken, rederierna gör stora förluster och många sjömän är varslade eller arbetslösa. För att lindra krisen för sjöfarten har Transportstyrelsen i enlighet med regelverket gjort en del undantag och justeringar bl.a. för att förenkla besättningsbyten och minska smittspridning. Trafikanalys pekar också på att flera av Transportstyrelsens åtgärder, som t.ex. utvecklingen av en inflaggningsportal, även kan komma att förbättra den svenska sjöfartens långsiktiga förutsättningar att konkurrera när marknaderna har återhämtat sig.

Enligt Trafikanalys har myndigheternas handlingskraft under krisen setts som positiv av branschen. Eftersom andra länders register och regelverk samtidigt gör insatser för ökad attraktivitet och konkurrenskraft, gäller det för Sverige att fortsatt försöka springa snabbare än andra för att nå målet i den maritima strategin om att ha det bästa regelverket i Europa.

Motionerna

Boriana Åberg (M) föreslår i motion 2020/21:1939 att möjligheterna att tillsätta ett sjöfartsråd ses över. Ett sjöfartsråd bör enligt motionären ges mandat att arbeta långsiktigt för en gemensam strategi i syfte att stärka hela

den maritima näringsens konkurrenskraft. Ambitionen skulle vara att skapa en samverkansplattform där industri, fackliga parter, universitet, utbildningsinstitutioner och myndigheter inom sjöfarten gemensamt tar fram förslag på åtgärder som kan bidra till tillväxt av svensk sjöfart och den maritima industrin.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2211 att ett sjöfartsråd inrättas (yrkande 1). För att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen bör rådet ges mandat att ta fram en långsiktig strategi för hela den maritima näringen och årligen rapportera till regeringen. Enligt motionärerna bör rådet ha en allsidig sammansättning där även internationell kompetens kan ingå. Fokus bör vara att lägga fram förslag för stärkt svensk sjöfart med liknande villkor och förutsättningar som konkurrerande sjöfartsnationer. Sjöfartsrådets mål bör enligt motionärerna vara att ta fram väl förankrade underlag som kan ligga till grund för politiska beslut.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2809 att det tillsätts ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling (yrkande 38). Rådet ska arbeta med att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft. Motionärerna framhåller vidare i samma motion behovet av att införa ”En dörr in” (yrkande 40). Motionärerna pekar på att rederier i dag kan vara tvungna att vända sig till olika myndigheter och att myndighetskontakten ofta är byråkratisk. För att minska tiden som rederierna behöver lägga på administration vill motionärerna att det införs en garanti så att företag bara behöver lämna uppgifter en gång till myndigheterna som sedan slussas vidare till aktuell myndighet.

Anders Åkesson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2020/21:3171 att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen (yrkande 20). Motionärerna pekar på att Norge nyligen har antagit en grön kuststrategi som syftar till att minska koldioxidutsläpp, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling. I strategin ingår aktörer inom redernäringen, kommuner och nationella myndigheter samt transportköparna. Till strategin har det knutits en budget ur vilken man kan söka medel för gröna investeringar. Motionärerna anser att det norska angreppssättet är värt att eftersträva från svenskt håll.

Anders Åkesson m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2020/21:3172 en översyn av 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 (yrkande 18).

Maria Stockhaus m.fl. (M) påtalar i kommittémotion 2020/21:3469 behovet av förhandsbesked för sjöfartsstöd (yrkande 2). Motionärerna pekar på att sjöfartsstödet för rederier är en förutsättning för de fartyg som finns i det

svenska fartygsregistret och att en försvårande omständighet i dag är att rederier inte på förhand kan få besked om de är berättigade. Långsiktighet är enligt motionärerna en viktig och bärande del för sjöfartsnäringen och stödet bör därför utformas på ett sådant sätt att besked ges för en rimligt lång tidsperiod. Motionärerna vill därför att regeringen utreder en modell som ger förhandsbesked angående sjöfartsstöd. Motionärerna efterlyser vidare förenklade myndighetskontakter för svensk sjöfartsnäring (yrkande 3). När taxor för den statliga tillsynen och godkännandet utformas är det enligt motionärerna viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren. För att minska den byråkratiska bördan för sjöfartsbranschen anser motionärerna att en s.k. one-stop shop för myndighetskontakter bör övervägas där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden. Motionärerna anser att regeringen skyndsamt bör tillsätta en utredning för att förenkla de administrativa rutinerna. Motionärerna föreslår vidare en översyn som säkerställer att sjötrafikens olika avgifter och skatter inte sammantaget försämrar svensk sjöfarts konkurrensvillkor (yrkande 7). En starkt konkurrenskraft bidrar enligt motionärerna till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Motionärerna pekar på att det är mycket viktigt att sjötrafikens olika avgifter och skatter, t.ex. farledsavgifter, lotsavgifter och stämpelavgifter, inte sammantaget innebär konkurrensnackdelar för svensk sjöfart.

Cecilia Widegren (M) påtalar i motion 2020/21:3612 behovet av att ta fram en strategi för konkurrenskraften för sjöfarten i förhållande till andra transportslag (yrkande 3). Ett uppdrag bör lämnas att vidta konkreta åtgärder för att nå de nationella och internationella ambitionerna om att flytta gods till sjöfart. Utvecklingen av grönare sjöfart bör stödjas. Man bör även stärka och dra nytta av klimatsmarta investeringar samt övriga miljöinvesteringar och därmed stimulera s.k. early movers genom t.ex. investeringsincitament.

Hans Rothenberg (M) föreslår i motion 2020/21:3634 att de ekonomiska förutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen ses över. Enligt motionären behöver svensk sjönäring få till rimligare förutsättningar för svenskflaggade fartyg. Motionären pekar på att branschen genom samarbete mellan parterna har presenterat ett antal punkter som skulle innebära skillnaden mellan stabila och instabila förutsättningar för den svenska sjöfarten och skulle kunna bidra till att vända den nedåtgående trenden och öka inflaggningen.

Utskottets ställningstagande

Insatser för stärkt konkurrenskraft för svensk sjöfart

Utskottet vill inledningsvis framhålla att regeringens målsättning är att Sverige ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Det finns enligt regeringen en outnyttjad potential på sjön som regeringen vill ta 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. Regeringen arbetar därför aktivt med detta både inom FN och EU. Utskottet välkomnar regeringens arbete på området och påminner om att sjöfartens viktiga roll i det svenska transportsystemet, inte minst för de svenska exportnäringarna, även beaktades i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21).

Utskottet har återkommande behandlat frågor om den svenska sjöfartens konkurrenskraft. I detta sammanhang vill utskottet särskilt framhålla den uppföljning som utskottet presenterade i mars 2015 (2014/15:RFR9). I uppföljningen studerades bl.a. vilken effekt svensk sjöfartspolitik och beslutade statliga insatser hade haft för att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor. Utskottet konstaterade i anslutning till detta att det fanns utrymme för förbättringar för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och underströk bl.a. vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring (bet. 2014/15:TU11).

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

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

Utskottet vill även påminna om att regeringen i juni 2018 beslutade om en nationell godstransportstrategi, Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara gods- transporter – en nationell godstransportstrategi (dnr N2018/03939/TS). Av

strategin framgår att ett nationellt godstransportråd inrättas, med ett fyraårigt uppdrag. Det nationella godstransportrådet ska bl.a. bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och till genomförandet av godstransportstrategin. Verksamheten inom det nationella godstransportrådet ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Utskottet vill vidare påminna om att i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1) föreslog regeringen ett tillfälligt ekobonusystem för att ytterligare främja utvecklingen av kust- och inlandssjöfart. Syftet med ett ekobonusystem är att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart och därmed minska utsläppen av luftföroreningar genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Ekobonusen kompenserar för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som en del av transportkedjan. Ekobonusystemet har förlängts t.o.m. 2022 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 20, bet. 2019/20:MJU1, rskr. 2019/20:122). Därigenom har 50 miljoner kronor avsatts per år för 2021 och 2022.

Utskottet vill också peka på att regeringen inom ramen för godstransportstrategin i augusti 2018 gav Trafikverket i uppdrag att utse och inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med ett tidsbegränsat uppdrag på sex år (N2018/04482/TS). Samordnaren ska bl.a. utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart, som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar till såväl luft som vatten. Samordnaren som tillträdde i februari 2019 har bl.a. tagit fram en handlingsplan med 62 förslag till åtgärder för en stärkt sjöfart. Till de parter som har gjort åtaganden i handlingsplanen hör bl.a. Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Energimyndigheten, Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Vinnova samt Fossilfritt Sverige. Förslagen till åtgärder omfattar bl.a. områden som rör forskning och innovation, regler, infrastruktur och informations- och kunskapsspridning. Handlingsplanen kommer att uppdateras årligen av Trafikverket i samråd med berörda aktörer. Utskottet ser mycket positivt på detta.

I augusti 2018 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg (N2018/04481/TS), se vidare i avsnittet om inlandssjöfart och kustsjöfart. Regeringen har därefter i november 2020 beslutat om tillägg i uppdraget till samordnaren som ska redovisas senast den 30 september 2021 (dnr. I2020/03042). Regeringens beslut innefattar följande:

- Samordnaren ska, genom att lyfta fram goda exempel och sänka trösklarna för att flera ska följa efter, utmana hamnar att verka för att konkreta åtgärder vidtas som leder till att de hamnavgifter som tas ut skapar incitament för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och i större utsträckning gynnar sjöfartens omställning till fossilfrihet, främjar

fossilfria transporter inom alla trafikslag och stärker sjöfartens konkurrenskraft.

- Samordnaren ska föra en dialog med främst de allmänna hamnarnas hamnbolag och ägare, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och andra aktörer verksamma i hamnarna i syfte att etablera ett gemensamt arbete kring de olika avgifter som tas ut och hur sjöfartens omställning till fossilfrihet, ökad miljöstyrning och stärkt konkurrenskraft för sjöfarten ska kunna stärkas. Trafikverket ska vid behov inhämta information om avgifter och sjöfartens konkurrenssituation från Trafikanalys.

Utskottet vill slutligen peka på att regeringen, när det gäller den svensk-registrerade handelsflottan, har betonat att den har arbetat för att vända utvecklingen för att få fler svenskregistrerade fartyg. Utskottet välkomnar de uppgifter som redovisas i Trafikanalys uppföljning (Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2020, rapport 2020:9) om att den svensk-registrerade handelsflottan har ökat från 318 till 323 fartyg över 100 brutto mellan 2018 och 2019. Fram till 2017 hade antalet svenskregistrerade fartyg i handelsflottan minskat varje år, men 2018 bröts trenden och 2019 är andra året i rad som flottan ökar. Ökningen beror på fler svenskregistrerade tankfartyg och övriga passagerarfartyg.

Sjöfartsstöd samt underlättande av kontakter

Sjöfartsstöd lämnas enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd och beslut om sjöfartsstöd fattas av Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket. Med anledning av den pågående coronapandemin beslutade regeringen våren 2020 att införa ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd för passagerarfartyg som tillfälligt tas ur trafik på grund av covid-19. Stödet lämnades under perioden den 13 mars 2020–31 december 2020 enligt förordningen (2020:730) om tillfälligt anpassat sjöfartsstöd. Stödmöjligheten förlängdes genom regeringsbeslut den 22 december 2020 och tillfälligt anpassat stöd kan nu lämnas t.o.m. den 30 juni 2021 (förordning om fortsatt giltighet av förordningen [2020:730] om tillfälligt anpassat sjöfartsstöd), vilket utskottet ser mycket positivt på. Förordningen medför inget nytt eller extra stöd utan enbart att stöd kan betalas ut som i en situation utan en pandemi. Av den information som delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket lämnar för 2021 framgår att delegationen inte har möjlighet att lämna förhandsbesked om rätt till sjöfartsstöd (dnr DFS 21/1:1).

När det gäller att förenkla och underlätta sjöfartens myndighetskontakter vill utskottet peka på att det i handlingsplanen för nationell sjöfart som den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart presenterat anges att Transportstyrelsen ska arbeta med regelförenkling av fartygsregistrering (t.ex. för pråmar) samt med one-stop shop.

Utskottet välkomnar att regeringen i den nationella godstransportstrategin framhåller att det är viktigt med fler svenskregistrerade fartyg för sysselsättningen och för att behålla kompetensen inom hela sjöfarklustret. Det är

också viktigt för att kunna bedriva ett framgångsrikt internationellt arbete för att minska sjöfartens miljöpåverkan, stärka sjösäkerheten och förbättra arbetsmiljön. Regeringens ambition är att öka antalet svenskegistrerade fartyg genom bl.a. en gemensam inflaggningsportal och förhandsbesked om sjöfartsstöd. Utskottet vill framhålla att frågorna bereds inom Regeringskansliet.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla vikten av en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring och att det därför är angeläget att fortsätta arbetet för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Utskottet ser positivt på att regeringen under senare tid har genomfört flera satsningar och lämnat olika uppdrag när det gäller att stärka sjöfartens konkurrenskraft, främja en överflyttning av gods-transporter på väg till sjöfart och ta till vara sjöfartens fördel från miljösynpunkt. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2020/21:1939 (M), 2020/21:2211 (SD) yrkande 1, 2020/21:2809 (KD) yrkandena 38 och 40, 2020/21:3171 (C) yrkande 20, 2020/21:3172 (C) yrkande 18, 2020/21:3469 (M) yrkandena 2, 3 och 7, 2020/21:3612 (M) yrkande 3 och 2020/21:3634 (M).

Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering. Utskottet hänvisar bl.a. till att riksdagen nyligen har riktat ett tillkännagivande till regeringen i frågan och att det har inletts ett arbete i syfte att revidera den nuvarande avgiftsmodellen.

Jämför reservation 5 (SD, KD) och 6 (L).

Bakgrund

Sjöfartsverket grundades den 1 juli 1969 och blev ett affärsverk 1987. Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning och sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst. Verksamheten finansieras till ca 70 procent genom avgifter på handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter. Därtill kommer intäkter från försäljning av tjänster, avgifter från det civila flyget som delfinansierar sjö- och flygräddningsverksamheten samt skattefinansierade uppdrag som riktar sig mot allmänheten, båtlivet och till skydd för samhället, vilka utgör ca 20 procent av intäkterna. Intäkterna för de

delar av verksamheten som finansieras via statsbudgeten utgör ca 10 procent av myndighetens totala finansiering. Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har under de senaste åren påverkats negativt, vilket främst beror på omvärderingar av pensionsskulden till följd av låga marknadsräntor och att intäkterna har varit för låga i förhållande till kostnaderna. 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 öka farledsavgifternas miljöprofil.

Motionerna

Boriana Åberg (M) föreslår i motion 2020/21:1042 att det bör tillsättas en utredning för att utreda för- och nackdelar med en sammanslagning av Trafikverket och Sjöfartsverket (yrkande 1). Trafikverket har ansvar för den långsiktiga planeringen för infrastrukturen när det gäller alla fyra trafiklagen, medan Sjöfartsverket har det kortsiktiga operativa ansvaret för sjöfartens infrastruktur. Motionären anser att denna uppdelning, med överlappning som följd, leder till otydligheter såväl för myndigheterna själva som för deras uppdragsgivare och deras användare. Motionären pekar också på att Sjöfartsverket, som är ett av de tre statliga affärsverken, dras med stora ekonomiska bekymmer. Motionären framför vidare i samma motion att Sjöfartsverket bör avlastas från alla andra uppgifter än farledsmarkering, isbrytning, de delar inom sjö- och flygräddningstjänsten och sjömannservice som är konventionsstyrda samt lots och sjömätning där marknadslösning saknas (yrkande 2).

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2211 att regeringen skyndsamt bör tillsätta utredningen av Sjöfartsverkets finansieringsmodell (yrkande 5). Motionärerna pekar på att Sjöfartsverkets roll och organisation behöver ses över i och med att marknaden förändras. Motionärernas vision är att verket slutligen anslagsfinansieras och i större omfattning än i dag fokuserar på att stärka sjöfartens roll. Motionärerna påminner om att regeringen genom ett tillkännagivande har fått i uppdrag att utreda hur man kan förändra Sjöfartsverkets finansieringsmodell.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2020/21:2809 behovet av att kritiskt pröva Sjöfartsverkets roll som affärsverk (yrkande 44). Motionärerna ifrågasätter den nuvarande modellen där Sjöfartsverket är ett affärsverk och pekar på att myndighetens roll bör prövas kritiskt i samband med en genomlysning av affärsverk och statliga bolag. Enligt motionärerna är det ett stort problem att Sjöfartsverket höjt avgifter för sjöfarten för att klara verkets budget, vilket hamnar i konflikt med det övergripande målet att flytta över godstrafik från väg till sjöfart. Det bör enligt motionärerna noteras att de svenska farledsavgifterna ur ett internationellt perspektiv är en udda företeelse.

Helena Gellerman m.fl. (L) påtalar i kommittémotion 2020/21:3235 behovet av att följa Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar (yrkande 4 i denna del). Motionärerna pekar på att Sjöfartsverket har gått med underskott

under en rad av år och att det är angeläget att följa utvecklingen och vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa fungerande verksamhetsförutsättningar och ändamålsenlig styrning av den verksamhet som i dag bedrivs i affärsverksform. Enligt motionärerna har verkets nya avgiftsmodell för handels-sjöfart en viktig uppgift för att säkerställa en långsiktig stark ekonomi i balans.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har även tidigare berett motionsyrkanden om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, senast våren 2020 (bet. 2019/20:TU8). Riksdagen beslutade i april 2020 om att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den nuvarande (rskr. 2019/20:218). I sitt ställningstagande som ligger till grund för tillkännagivandet pekade utskottet bl.a. på att sjöfart är ett energieffektivt transportslag där trafiksäkerheten är hög och att sjöfarten har stor betydelse för godsflödet inom landet men även är viktig på vissa sträckor för passagerartransporter. Utskottet konstaterade också att Sjöfartsverket är ett av tre kvarvarande affärsverk och finansieras i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för bl.a. farledstrafikering. Utskottet påtalade att det är ett problem att Sjöfartsverket har höjt avgifterna för sjöfarten för att klara budget och avkastning, eftersom det hamnar i konflikt med det övergripande målet att flytta över godstrafik från väg till sjöfart. En sådan finansieringsmodell försvårar enligt utskottets mening styrningen mot de trafik- och miljöpolitiska målen.

Utskottet noterar att infrastrukturminister Tomas Eneroth den 9 december 2020 har besvarat en skriftlig fråga (fr. 2020/21:754) om vilka åtgärder som vidtagits med anledning av riksdagens tillkännagivande. I svaret konstaterades att sjöfarten finansierar stora delar av Sjöfartsverkets verksamhet genom farleds- och lotsavgifter och att det är Sjöfartsverket som utformar sina avgifter och bestämmer om och när de ska höjas. Regeringen har i regleringsbrevet enbart bestämt att farledsavgifterna inte ska öka mer än konsumentprisindex. Infrastrukturministern pekade på att Sjöfartsverket behöver justera sina avgifter kontinuerligt och därigenom sina intäkter för att möta löpande kostnadsförändringar och att han utgår från att även sjöfartsnäringen gör detta.

Verksamhetsformen för Sjöfartsverket 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 (Regeringens styrning av affärsverken, RiR 2018:5). Regeringen framförde med anledning av Riksrevisionens rapport att man ansåg att de iakttagelser, slutsatser och rekommendationer som framfördes är värdefulla och kan komma att ingå i underlaget för framtida beslut (skr. 2017/18:297). När skrivelsen behandlades i riksdagen framförde

finansutskottet att det inte hade några invändningar mot regeringens bedömningar i skrivelsen (bet. 2018/19:FiU13, rskr. 2018/19:37).

När det gäller Sjöfartsverkets nuvarande avgiftsmodell började den tillämpas den 1 januari 2018 och syftet med den är bl.a. att få en ekonomi i långsiktig balans, minska sjöfartens miljöpåverkan samt öka transparensen i avgiftssystemet. Regeringen redovisar i budgetpropositionen för 2021 att det reviderade avgiftssystemet tillsammans med ett kontinuerligt effektiviserings- och förändringsarbete för att minska kostnaderna i verksamheten förväntas bidra till att långsiktigt få en ekonomi i balans. Regeringen konstaterar samtidigt att det finns anledning att fortsatt noggrant följa den ekonomiska utvecklingen för Sjöfartsverket för att säkerställa att Sjöfartsverkets olika verksamheter i framtiden kan bedrivas i ekonomisk balans.

Utskottet vill i detta sammanhang även uppmärksamma att regeringen i budgetpropositionen för 2021 pekar på att Sjöfartsverket under inledningen av 2020 har drabbats hårt ekonomiskt till följd av fallande avgiftsintäkter på grund av minskande fartygstrafik som en effekt av den pågående pandemin. Mot denna bakgrund beslutade riksdagen i juni 2020 om ett kapitaltillskott på 300 miljoner kronor i en extra ändringsbudget för 2020 (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Regeringen bedömer att effekterna av den pågående pandemin även framåt kommer att vara påtagliga och osäkerheten om utvecklingen framåt stor. Mot den bakgrunden ställer regeringen inte några krav på varken räntabilitet eller soliditet under perioden 2021–2024, eftersom myndighetens ledning behöver ges alla tillgängliga möjligheter att möta de negativa ekonomiska effekterna till följd av covid-19-pandemin. Regeringen avser inte att ta ut någon utdelning under den aktuella perioden. Enligt regeringens bedömning kommer det sannolikt inte att vara möjligt att återgå till nuvarande ekonomiska mål förrän tidigast 2024.

Utskottet vill även peka på att Sjöfartsverket vart femte år genomför en översyn av myndighetens avgiftsmodell och ett sådant arbete inleddes under hösten 2020 med målsättningen att nästa version av avgiftsmodellen ska träda i kraft fr.o.m. den 1 januari 2023. I detta första steg har en första analys av den existerande modellen genomförts. Därefter har ett arbete med att ta fram förslag på ändringar i avgiftsmodellen inletts och de ändringar som kommer att föreslås kommer enligt planeringen att remitteras efter sommaren 2021.

När det gäller frågan om sammanslagning av myndigheter kan utskottet konstatera att beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen inom transportområdet fattades av en enhällig riksdag våren 2010 (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 skapas 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.

Trafikutskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om sammanslagningar av myndigheter inom transportområdet, senast hösten 2019 i samband med budgetberedningen (bet. 2018/19:TU1). Utskottet vill nu liksom tidigare framhålla att det är angeläget att statens resurser används effektivt och konstaterar att verken redan har ett nära samarbete och att det därför inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Mot bakgrund av det tillkännagivande som riksdagen nyligen riktat till regeringen om förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform samt det arbete som inletts i syfte att revidera den nuvarande avgiftsmodellen finner utskottet inte anledning att ta något nytt initiativ i frågan. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2020/21:1042 (M) yrkandena 1 och 2, 2020/21:2211 (SD) yrkande 5, 2020/21:2809 (KD) yrkande 44 och 2020/21:3235 (L) yrkande 4 i denna del.

Farleds- och lotsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om farleds- och lotsavgifter. Utskottet hänvisar bl.a. till den översyn av Sjöfartsverkets avgiftsmodell som inleddes hösten 2020 och vikten av att det även i fortsättningen kommer att läggas ett tydligt fokus på att använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan men också att skapa ett system för stabila intäkter till myndigheten. Utskottet pekar vidare på att Transportstyrelsen har gjort en konsekvensutredning och en riskvärdering av samtliga lotsleder och att arbete pågår med att ta fram förslag till ett nytt regelverk för lotsplikten.

Jämför reservation 7 (SD), 8 (L), 9 (M, SD, L) och 10 (C).

Bakgrund

Farledsavgifter

Sjöfartsverkets arbete med att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten finansieras i huvudsak via sjöfartsavgifter. Dessa avgifter består främst av farledsavgifter och lotsavgifter. 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. 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 fartygsbasead avgift ut för första anlöpet. Fartygen betalar full beredskaps- och fartygsbasead 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 anlöp betalar fartyget ingen beredskaps- eller fartygsbasead avgift, och detta gäller även för resterande anlöp 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.

Sjöfartsverket gav tidigare reduktion på delar av farledsavgiften för de fartyg som hade låga utsläpp av kväveoxid. I det nya avgiftssystemet, som trädde i kraft den 1 januari 2018, erbjuder Sjöfartsverket i stället 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.

Lotsning

Det nuvarande regelverket för lotsplikt i svenska farvatten kom till 1983 efter en utredning från slutet av 1970-talet om miljöfarliga transporter. Den nya synen på lotsplikten innebar att den skulle vara behovsanpassad, dvs. att endast fartyg som utgjorde en risk skulle behöva anlita lots. Synsättet ledde bl.a. till att individuella lotspliktsgränser sattes för varje lotsled. Den bedömning som låg till grund för dessa gränser baserades till stor del på en analys av 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, Vänerne 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 210 lotsar anställda, och i genomsnitt utförs ca 33 000 lotsningar per år. Lotsen ska genom sin kunskap om farleden och erfarenhet av att manövrera olika typer av fartyg bidra till att upprätthålla sjö- och miljö säkerheten samt tillgängligheten när fartyg trafikerar svenskt inre vatten.

Motionerna

Daniel Bäckström (C) efterfrågar i motion 2020/21:775 att en återgång till tidigare system för farledsavgifter för Vänersjöfarten ses över. Motionären pekar på att Vänersjöfarten är en viktig näringspolitisk förutsättning för fungerande transporter till och från Värmland. Enligt motionären kämpar linjetrafiken i motvind och med det nya avgiftssystemet riskeras rederiverksamheten. Staten bör enligt motionären omgående ge förutsättningar som gynnar regional tillväxt och miljösmarta val.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) påtalar i kommittémotion 2020/21:2211 behovet av att ta bort farledsavgifter från sjöfarten (yrkande 2). Motionärerna pekar på att Sverige och Finland är ett par av få länder som tillämpar farledsavgifter och att Finland halverade sina farledsavgifter när SECA-direktivet infördes för att inte kostnaden skulle skena för den finska sjöfarten. Enligt motionärerna handlar en satsning på sjöfarten i ett första skede om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket och lyfta bort kostnader från den svenska sjöfarten, t.ex. farledsavgifter. Motionärerna påtalar vidare i samma motion behovet av att ta bort kostnader för isbrytning från sjöfarten (yrkande 3). Motionärerna pekar på att isbrytning är viktigt för att säkerställa att alla svenska hamnar kan ha öppet året runt och att isbrytarna ger fartyg assistans genom att övervaka, dirigera och bogsera. Sjöfartens kostnader för isbrytning, som årligen uppgår till 250–300 miljoner kronor beroende på mängden is, bör sänkas eller tas bort. I samma motion föreslås vidare att lotsavgifter ses över (yrkande 4). Lotsavgifterna behöver enligt motionärerna ses över eftersom fartygen är allt bättre tekniskt utrustade och har en bättre manöverförmåga vilket gör att behovet av lots minskar. Enligt motionärerna kommer förhoppningsvis antalet sjötransporter att öka om redare får rimligare kostnader. I motionen lämnas vidare förslag om att farledsavgiftsfria trafik på inre vattenvägar (yrkande 14). Fartyg anpassade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera områden som definierats som inre vattenvägar och kraven för dessa fartyg är mindre omfattande jämfört med havsgående fartyg. I Sverige kan regelförenklingen nyttjas på bl.a. Göta älv, Väneren och från Mälaren ut till kusten via Södertälje sluss. Enligt motionärerna innebär detta en möjlighet för sjöfarten att skapa nya flöden genom t.ex. prämtrafik på inre vattenvägar och därmed att gods på väg flyttas över till sjöfart. Distanslotsning och borttagande av farledsavgifter skulle enligt motionärerna öka incitamenten att vilja trafikera inre vattenvägar. Motionärerna påtalar vidare i samma motion behovet av att möjliggöra fjärrlotsnavigering av fartyg (yrkande 20). Motionärerna pekar på att lotsens arbete kan komma att förändras i och med att ny teknik införs och att det finns en pågående övergång till fjärrstyrning inom ett flertal arbetsområden i olika branscher. Detta tekniksprång kan enligt motionärerna genomföras inom sjöfart, även om det finns en del juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som behöver ses över. Motionärerna föreslår vidare i samma motion att farledsavgifternas miljöstyrning ses över (yrkande 29). Motionärerna framhåller att det är angeläget att det skapas incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Enligt motionärerna har den förändring av avgifterna som

Sjöfartsverket har gjort inneburit att kostnaderna har ökat ytterligare medan incitamenten för omställning till miljövänligare fartyg har minskat. Enligt motionärerna finns det finns starka skäl till att stimulera de rederier som ligger före när det gäller miljöåtgärder samtidigt som det är viktigt att utformningen av farledsavgifterna inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed leder till en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ.

Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) framhåller i motion 2020/21:3048 behovet av en kraftfullare miljödifferntiering av farledsavgifterna (yrkande 1). För att få till en nödvändig omställning av sjöfarten krävs enligt motionärerna ekonomiska incitament som motiverar rederierna att investera i så miljö- och klimatsmarta fartyg som möjligt och de behöver även främja en trafikerad som leder till minskad energiåtgång och därmed minskade utsläpp. Motionärerna anser att farledsavgifterna är ett viktigt verktyg som redan i dag har en viss miljödifferntiering men att denna differentiering skulle behöva bli betydligt mer styrande.

Anders Åkesson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2020/21:3171 att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferntiering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart (yrkande 21). Enligt motionärerna har Sjöfartsverket brister i sin analys av hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil och räls till sjöfart. Motionärerna anser att Sjöfartsverket som tar in farledsavgifter och miljödifferntierade avgifter har haft svårt att miljödifferntiera på ett tillfredsställande sätt och därför behöver ta ett helhetsgrepp i denna fråga.

Helena Gellerman m.fl. (L) påtalar i kommittémotion 2020/21:3235 behovet av att följa konsekvenserna av hur farleds- och lotsavgifterna påverkar den svenska sjöfarten (yrkande 4 i denna del). Motionärerna anser att det är viktigt att detta följs och utvärderas noga. Motionärerna framhåller vidare i samma motion principen att Sjöfartsverkets avgifter ska användas som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan (yrkande 5). Motionärernas uppfattning är att Sjöfartsverket ska finansieras via avgifter och menar att det är en viktig princip att användarna betalar för de tjänster de utnyttjar. Motionärerna pekar vidare på att det är bra att Sjöfartsverket tillsammans med företrädare för sjöfartsbranschen för en dialog om hur ett taxsystem kan utformas, där transporteffektivitet och incitament för kloka miljöval styr och där Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomiska förutsättningar säkerställs. Den som är med och ställer om mot hållbara och transporteffektiva transporter ska enligt motionärerna också kunna få en avgiftsreduktion.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3469 behovet av miljödifferntierade farledsavgifter (yrkande 6). Motionärerna anser att det ska vara lätt och lönsamt att göra rätt för företag och rederier i omställningen från fossilt till fossilfritt drivna motorer och pekar på att Sjöfartsverket i dag kan ge miljörabatt. Enligt motionärerna bör dock detta

system utvecklas så att farledsavgifterna långsiktigt och förutsägbart gynnar fossilfritt drivna fartyg. Motionärerna anser därför att regeringen skyndsamt bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att ta fram en sådan modell.

I motion 2020/21:3612 yrkande 2 anför Cecilia Widegren (M) att avgiftshöjningar för sjöfarten minskar konkurrenskraften för framtidens insjötrafik. Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell behandlar både farleds- och lotsavgifter, men trafikanalysen innefattar bara farledsavgifter. Motionären påtalar att den största avgiftshöjningen för Väner och Mälaren är inom lotsavgifter och inte inom farledsavgifter och att detta bygger på en konsekvensanalys som inte håller måttet.

Johan Pehrson m.fl. (L) framhåller i partimotion 2020/21:3679 att farledsavgifter bör få en miljöstyrande effekt i relation till fartygens klimatpåverkan (yrkande 9). Motionärerna konstaterar att de gärna ser ekonomiska styrmedel för att uppmuntra en övergång från fossila fartygsbränslen till hållbara alternativ.

Utskottets ställningstagande

Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter

Sjöfartsverkets avgiftsmodell

Genom Sjöfartsverkets avgiftsmodell bestäms de avgifter som handelssjöfarten 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.

Utskottet kan konstatera att den nuvarande avgiftsmodellen för handelsjöfarten trädde i kraft i januari 2018 och innebär ett minskat avgiftsuttag på gods och ett ökat uttag på fartygsanlöp samt en beredskapsavgift. Det tidigare systemet styrde endast mot en minskning av kväveoxidutsläpp, vilket i det nya systemet har ersatts med ett nytt miljöstyrmedel som beaktar fartygets totala miljöpåverkan. I Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2021 anges i likhet med föregående år en restriktion för höjningar av farledsavgifterna som innebär att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen. Detta innebär att Sjöfartsverket har möjlighet att öka miljöincitamentet i farledsavgiften i syfte att åstadkomma ytterligare klimatåtgärder. Detta avser Sjöfartsverket att genomföra vid nästa avgiftshöjning som kommer att ske tidigast den 1 maj 2021.

Vart femte år genomför Sjöfartsverket en översyn av myndighetens avgiftsmodell och utskottet noterar att ett sådant arbete inleddes under hösten 2020 med målsättningen att nästa version av avgiftsmodellen ska träda i kraft fr.o.m. den 1 januari 2023. I det första steget har en första analys av den existerande

modellen genomförts. Därefter har ett arbete med att ta fram förslag på ändringar i avgiftsmodellen inletts och de ändringar som kommer att föreslås kommer enligt planeringen att remitteras efter sommaren 2021.

När det gäller motionsförslagen om ytterligare justeringar av avgiftsmodellen för Sjöfartsverket vill utskottet peka på att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) med finansiering från Trafikverket inledde ett forskningsprojekt den 1 januari 2021 som kommer att pågå till slutet av 2023 med inriktningen att ta fram rekommendationer till en justerad avgiftsmodell för Sjöfartsverket som kan implementeras 2023 och till en helt ny avgiftsmodell som kan införas på längre sikt. Förslagen ska bidra till ökade miljö- och klimatnyttor och en harmonisering med svenska hamnars avgifter. Utskottet välkomnar att VTI genomför projektet i samarbete med Sjöfartsverket och Sveriges Hamnar och att det även finns en referensgrupp kopplad till projektet där Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Föreningen Svensk Sjöfart och Skärgårdsredarna ingår. Samordning ska ske med det uppdrag som regeringen gett till den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart på Trafikverket om bl.a. prissättning på hamnavgifter. En första delrapport från forskningsprojektet är planerad till september 2021.

Lotsning och lotsavgifter

Utskottet konstaterar att lotsplikten bestäms av ett fartygs storlek och last. Frågan om huruvida det behövs lots ombord på ett fartyg kan påverkas av hur en farled ser ut, var den går och hur lång den är. I Sverige gäller en generell lotsplikt på s.k. inre vatten. Till de större hamnarna i Sverige finns s.k. lotsleder där särskilda lotspliktsgränser gäller.

När det gäller lotsplikt vill utskottet peka på vad regeringen anförde i den nationella godstransportstrategin om att den som ett led i arbetet med att föreslå förenklingar i regelverken för sjöfarten avser att bl.a. se över hur ett mer riskbaserat lotspliktsregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten.

Transportstyrelsen påbörjade under 2017 en översyn av lotsplikten i Sverige. Inriktningen är att få till stånd mer moderna och enhetliga regler för fartyg genom att göra lotsplikten riskbaserad och det övergripande målet är att bättre anpassa lotsplikten efter sjöfartens förutsättningar och att med bibehållen sjösäkerhet möjliggöra morgondagens teknik- och miljöutveckling. Myndigheten har därefter tagit fram ett förslag till nya regler med en konsekvensutredning och en riskvärdering av samtliga lotsleder. Förslaget har remitterats och remisstiden gick ut i september 2020 (dnr TSF 2017-149). Vid Transportstyrelsen pågår nu ett arbete med att ta fram förslag till ett nytt regelverk för lotsplikten.

När det gäller lotsavgifternas storlek vill utskottet avslutningsvis peka på att Sjöfartsverket har höjt både lots- och farledsavgifterna de senaste åren. Avgifterna har höjts i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för tjänsten.

Nästa justering av lots- och farledsavgifter är planerad att ske tidigast den 1 maj 2021.

Hamnavgifter

Utskottet kan konstatera att hamnavgifternas utformning är en del av sjöfartens incitamentsstruktur. Både Stockholms och Göteborgs hamn har miljö-differentierade hamnavgifter. I Stockholms hamn får t.ex. fartyg rabatterad hamnavgift om de drivs med LNG (flytande naturgas) eller reducerar sina utsläpp av kväveoxid. Regeringen har uppgett att den avser att fortsätta att diskutera med ägarna till hamnarna hur de på frivillig väg kan stärka hamnavgifternas miljöprofil och hur en sådan utveckling kan stöttas. Detta skulle på sikt leda till minskad miljöpåverkan från de fartyg som trafikerar svenska hamnar.

När det gäller miljöstyrning och hamnavgifter vill utskottet uppmärksamma att Miljömålsberedningen i sitt delbetänkande som presenterades i januari 2021 (SOU 2020:83) pekar på att kommunerna är viktiga aktörer när det gäller att styra mot en miljövänligare sjöfart, eftersom kommunerna bestämmer hamnavgifterna. Miljömålsberedningen bedömer att de kommunala hamnavgifterna kan användas som ett viktigt styrmedel för minskad påverkan på havsmiljön från sjöfarten. Delbetänkandet är för närvarande föremål för remissbehandling fram till den 23 maj 2021.

Utskottet välkomnar avslutningsvis regeringens beslut från november 2020 om att göra tillägg i uppdraget till den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart som ska redovisas senast den 30 september 2021 (dnr. I2020/03042). Regeringens beslut innefattar följande:

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

Farledsavgifternas miljöstyrande effekt

Mot bakgrund av motionsförslagen om att se över farledsavgifternas miljöstyrning vill utskottet inledningsvis peka på att ett av skälen till att Sjöfartsverket har infört ett nytt avgiftssystem är för att säkerställa ekonomisk

stabilitet i verkets ekonomi och att få en mer omfattande miljöprofil på farledsavgifterna.

Sjöfartsverket gav tidigare reduktion på delar av farledsavgiften för de fartyg som hade låga utsläpp av kväveoxid. I det nya avgiftssystemet, som trädde i kraft den 1 januari 2018, erbjuder Sjöfartsverket i stället en avgiftsreduktion på den fartygsbaserade avgiften för fartyg som uppnår minst 75 verifierade poäng av maximalt 150 i det internationella systemet Clean Shipping Index (CSI), dvs. det internationella miljöindex som rankar fartyg och rederier efter deras miljöpåverkan.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att det är positivt att Sjöfartsverket för att stärka miljödifferenteringen driver frågan om en ökad kvävedioxidifferentiering i en teknisk kommitté inom Clean Shipping Index där verket är representerat.

Utskottet vill påminna om att Sjöfartsverket mot bakgrund av Trafikanalys promemoria Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter (2017:9) arbetar med att vidta ytterligare åtgärder för att farledsavgifternas miljöstyrande effekt ska stärkas och då särskilt när det gäller kväveoxidutsläppen. På Sjöfartsverket pågår ett arbete med att stärka farledsavgifternas miljöstyrande effekt och en översyn görs av hur parametrarna i CSI bör viktas. Verket arbetar även med frågan om hur de medel som används till miljödifferentering kan öka. Utskottet kan i det sammanhanget peka på att regeringen i regleringsbrevet för 2021 har angett att medel som används till miljöincitament inte ska omfattas av den restriktion för höjningar av farledsavgifterna som annars gäller (dvs. att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt, KPI-KS).

Utskottet har även tidigare berett motionsyrkanden om miljödifferentering av farledsavgifterna, senast våren 2020 (bet. 2019/20:TU8). Riksdagen beslutade så sent som i april 2020 om att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag (rskr. 2019/20:218). Till grund för tillkännagivandet framhöll utskottet i sitt ställningstagande att det är angeläget att det skapas incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Utskottet pekade på att Sjöfartsverket har gjort en förändring av avgifterna som har fått mycket kritik från sjöfartsbranschen och att kostnaderna har ökat ytterligare och att miljödifferenteringen och incitamenten för omställning till miljövänligare fartyg har minskat. Utskottet framhöll även att eftersom farledsavgifterna är ett av de viktigaste ekonomiska styrmedlen för sjöfarten i Sverige behöver avgifterna utformas så att de skapar incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Utskottet pekade vidare på att det finns starka skäl att ytterligare stimulera de rederier som ligger före när det gäller miljöåtgärder samtidigt som det är viktigt att utformningen inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed leder till en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ. Tillkännagivandet är föremål för beredning inom Regeringskansliet och

utskottet ser fram emot en sedvanlig redovisning av hanteringen av tillkännagivandet som regeringen kommer att lämna i skrivelse 2020/21:75 under våren.

Sammanfattande bedömning

Utskottet påminner om att ett av skälen till att Sjöfartsverket införde ett nytt avgiftssystem är att säkerställa ekonomisk stabilitet i verkets ekonomi och att få en mer omfattande miljöprofil på farledsavgifterna. Utskottet vill även framhålla vikten av att den översyn av Sjöfartsverkets avgiftsmodell som inleddes hösten 2020 och som planeras träda i kraft fr.o.m. den 1 januari 2023 även fortsatt kommer att lägga ett tydligt fokus på att använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan men också att skapa ett system för stabila intäkter till myndigheten. Utskottet vill även understryka vikten av att i möjligaste mån beakta behovet av att underlätta överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart. Utskottet avser att fortsätta följa denna fråga noggrant, inte minst vilka konsekvenser som det nya avgiftssystemet får för både sjöfartsnäringen och miljön. Utskottet ser även positivt på att Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till nya regler med en konsekvensutredning och en riskvärdering av samtliga lotsleder och att myndigheten nu arbetar med att ta fram förslag till ett nytt regelverk för lotsplikten. När det gäller kostnaderna för isbrytning är utskottet i dagsläget inte berett att ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2020/21:775 (C), 2020/21:2211 (SD) yrkandena 2–4, 14, 20 och 29, 2020/21:3048 (MP) yrkande 1, 2020/21:3171 (C) yrkande 21, 2020/21:3235 (L) yrkandena 4 (i denna del) och 5, 2020/21:3469 (M) yrkande 6, 2020/21:3612 (M) yrkande 2 och 2020/21:3679 (L) yrkande 9.

Isbrytning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om upphandling av nya isbrytare. Utskottet hänvisar bl.a. till att 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 framhåller samtidigt betydelsen av en väl fungerande sjöfart som kan trafikera samtliga svenska farvatten året runt.

Jämför reservation 11 (SD, KD) och 12 (C, L).

Bakgrund

Av isbrytarförordningen (2000:1149) framgår att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få assistans av Sjöfartsverkets isbrytarverksamhet. Verksamheten finansieras genom farledsavgifter. Isbrytarna ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera. Fartyg lämpade för vintersjöfart får isbrytarassistans i svenska kustfarvatten och på sjövägarna mellan öppet vatten till havs och farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande ishinder. Inomskärs och inom hamnområden är det hamnägarens ansvar att säkerställa att det finns fartyg med isbrytande förmåga. Sjöfartsverket har fem isbrytare – Ale, Atle, Frej, Oden och Ymer. Även verkets arbetsfartyg Baltica och Scandica har isbrytarförmåga. Vid behov kan verket hyra in externa resurser. Dessutom finns det sedan lång tid tillbaka ett väl utvecklat samarbete med främst Finland för att kunna utnyttja de gemensamma isbrytarresurserna på ett kostnadseffektivt sätt i Östersjöregionen.

Motionerna

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2809 att finansieringen av nya isbrytare bör göras via anslag (yrkande 39). Motionärerna pekar på att av de fem isbrytare som Sverige har i dag behöver tre bytas ut. De nya isbrytarna ska enligt motionärerna ha bättre kapacitet att klara moderna miljökrav och kunna skapa bredare isrännor än i dag. Enligt motionärerna är isbrytarna en förutsättning för de norrländska hamnarnas öppethållande och en förutsättning för svensk konkurrenskraft i viktiga branscher som stål och skog. Utifrån att Sjöfartsverket inlett en upphandling av designunderlag för nästa generations isbrytare pekar motionärerna på att en finansiering av isbrytarna via farledsavgifter skulle påverka importen negativt.

Helena Lindahl m.fl. (C) framför i kommittémotion 2020/21:2948 att regeringen bör utreda hur ett generationsskifte med nya isbrytare bäst genomförs utifrån både näringslivet och myndigheterna (yrkande 10). Motionärerna

pekar på att Sverige inom kort behöver ta tydligare ställning till hur den befintliga isbrytarflottan ska fasas ut samt när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta ska upphandlas. Motionärerna vill att regeringen skyndsamt går vidare med denna fråga i ett bredare perspektiv där man beaktar basindustrin i nära dialog med bl.a. godstransportörer och myndigheter. En ytterligare aspekt som kan komma in är enligt motionärerna behovet av internationellt samarbete för att optimera upphandling och drift, inte minst med Finland.

Anders Åkesson m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2020/21:3172 att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst genomförs utifrån olika behov från näringsliv och myndigheter (yrkande 24). Motionärerna pekar på att Sverige inom kort behöver tydligare ta ställning till hur den befintliga isbrytarflottan ska fasas ut samt när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta ska upphandlas. Motionärerna vill att regeringen skyndsamt går vidare med denna fråga och att detta sker i ett bredare perspektiv där man beaktar alla relevanta myndighetsbehov samt gör det i nära dialog med bl.a. godstransportörer och industrin. En ytterligare aspekt som enligt motionärerna kan komma in är behovet av internationellt samarbete för att optimera upphandling och drift, inte minst med Finland.

Helena Gellerman m.fl. (L) framför i kommittémotion 2020/21:3235 att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst kan genomföras utifrån olika myndighetsbehov (yrkande 10). Motionärerna pekar på att Sverige inom kort tydligare behöver ta ställning till hur den befintliga isbrytarflottan ska fasas ut samt när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta bör upphandlas. Motionärerna anser att arbetet bör bedrivas i nära dialog med bl.a. godstransportörer och industrin. Motionärerna pekar även på behovet av att beakta internationellt samarbete, inte minst med Finland, för att optimera upphandling och drift.

Utskottets ställningstagande

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

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

generations isbrytare. Regeringen pekade även på det arbete som Sjöfartsverket har påbörjat och som kommer att ge ett underlag till regeringen med de närmare finansiella och tekniska förutsättningarna för en förnyelse av isbrytare i Atleklassen.

Utskottet vill vidare peka på att infrastrukturministern den 18 november 2020 besvarade en skriftlig fråga och där upplyste om att Sjöfartsverket och det finska Trafikledningsverket nyligen har tecknat avtal om ett designprojekt för nya isbrytare (fr. 2020/21:392). Designprojektet planeras vara klart i slutet av 2021. Det är först efter att designarbetet är avslutat som ett slutligt beslut kommer att fattas i frågan. Ministern framhöll även att det skulle vara värdefullt för Sverige att erhålla medfinansiering från EU till nya isbrytare. Sverige har under hösten 2020 framfört till kommissionen vikten av att isbrytningsverksamhet bör vara ett sådant ändamål som ska vara möjligt att söka medfinansiering för under kommande år. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet ser sammanfattningsvis positivt på det arbete som Sjöfartsverket har inlett och som kommer att ge ett underlag till regeringen med de närmare finansiella och tekniska förutsättningarna för en förnyelse av isbrytare. Utskottet anser därmed att det för närvarande inte finns skäl att vidta någon åtgärd i denna fråga och avstyrker motionerna 2020/21:2809 (KD) yrkande 39, 2020/21:2948 (C) yrkande 10, 2020/21:3172 (C) yrkande 24 och 2020/21:3235 (L) yrkande 10.

Inlandssjöfart och kustsjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om inlandssjöfart och kustsjöfart med hänvisning till de insatser som genomförs. Utskottet framhåller även betydelsen av att de möjligheter att flytta över transporter från väg till de mer miljövänliga alternativ som sjöfarten erbjuder tas tillvara och att inlands- och kustsjöfarten har en mycket viktig roll att spela i detta.

Jämför reservation 13 (SD), 14 (KD, L) och 15 (SD, L).

Bakgrund

Inrikes sjöfart

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.

I en utredning från Sjöfartsverket (dnr 16-00767) definieras kustsjöfart som sjöfart mellan svenska hamnar med start- och målpunkt i Sverige. Kustsjöfart kan bedrivas med såväl inlandssjöfartsfartyg, om trafiken sker på utpekade inre vattenvägar, som med fartyg som är konstruerade enligt det nationella, svenska regelverket eller det internationella IMO-regelverket. Med närsjöfart menas sjöfart mellan svenska och europeiska hamnar inom Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Med inlandssjöfart menas sjöfart som bedrivs med fartyg certifierade för inlandssjöfart och på inre vattenvägar.

I delar av Europa är inlandssjöfarten väl etablerad och i allt väsentligt skild från trafiken med havsgående fartyg. Inlandssjöfarten där konkurrerar i första hand med transporter på väg och järnväg. Transportstyrelsen betonar att gränsdragningen mellan inlandssjöfart och havssjöfart inte är lika självklar i Sverige med anledning av geografin. Det finns delar längs Sveriges kust som är relativt skyddade, men det finns även insjöar med stora oskyddade vattenspeglar. De svenska förhållandena skiljer sig i flera avseenden från de förhållanden som råder på europeiska vattenområden.

EU:s regelverk om inlandssjöfarten är omfattande och består av ett tjugotal direktiv och förordningar. I december 2014 genomfördes för första gången de grundläggande delarna i EU:s regelverk för inlandssjöfarten i svensk lagstiftning. Det centrala direktivet är Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG (prop. 2017/18:166, bet. 2017/18:TU16, rskr. 2017/18:346). Kraven för fartyg som är certifierade för inlandssjöfart är inte lika höga som kraven för havsgående fartyg. När fartyg inte går ut på öppet hav kan t.ex. fartygskonstruktionen vara något enklare och kraven på säkerhetsutrustning något lägre. Det finns inga gemensamma EU-regler för bemanning inom inlandssjöfarten. Det är därför upp till varje medlemsstat att fastställa dessa regler. I Sverige gäller för bemanning samma regelverk som för övriga fartyg som trafikerar de svenska sjöarna, floderna och kanalerna. Även bestämmelserna om sjötrafik (farledsutmärkning, sjövägsregler m.m.) är i Sverige desamma oavsett vilka fartyg som används eller vilka vattenområden som avses.

De inre vattenvägarna delas enligt direktiv 2016/1629 in i zoner beroende på våghöjd. Det finns fyra zoner, där zon 1 har de högsta vågorna och zon 4 de lägsta. Exempelvis klassas Väneren som zon 1 och Mälaren som zon 3.

EU-direktivet som alltså reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas är anpassat till zon 3, dvs. vattenområden med en relativt låg våghöjd, vilket är de vattenområden som dominerar bland de inre vattenvägarna nere i Europa. Direktivet medger att medlemsstater med inre vattenvägar i zon 1 och 2 gör nationella anpassningar av regleringen genom t.ex. högre krav i de zonerna. Direktivet medger även att tilläggskrav införs för passagerarfartyg i zon 3 inom några få specificerade teknikområden. Transportstyrelsen har bedömt att sådana nationella kompletteringar är nödvändiga (jfr Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2018:60). Utöver tilläggskrav för zon 1 och 2 finns även ett antal särkrav i förhållande till direktivet som bedöms vara

nödvändiga för att säkerställa ett godtagbart skydd med hänsyn till sjösäkerhet, arbetsmiljö och miljö mot bakgrund av de särskilda förhållanden som råder i de svenska inre vattenvägarna när det gäller avstånd till land, tid till undsättning och temperatur i vattnet. Transportstyrelsen har uppgett att det inte är något unikt för Sverige att ha krav utöver den nivå som gäller för zon 3, utan det förekommer även i andra medlemsstater som tillämpar direktivet. De svenska kompletteringsbestämmelserna ska tillämpas på alla fartyg som är certifierade för inlandssjöfart, oavsett flagg, och trafikerar svenska inre vattenvägar. Fartyg som är certifierade för inlandssjöfart får endast trafikera de utpekade inre vattenvägarna, dvs. på Vänern, Göta älv till Göteborg och Mälaren (inklusive Södertälje kanal och Stockholms hamn).

Motionerna

Boriana Åberg (M) påtalar i motion 2020/21:1970 behovet av att ta fram en etableringsstrategi för pråmtrafiken. Motionären pekar på att Sverige saknar anpassade regelverk för behörigheter, lotsplikt och bemanning av pråmfartyg och att det behövs en utredning om huruvida EU-förordningen om inre vattenvägar behöver kompletteras med svenska särregler om pråmtrafiken. Genom att inkludera kunskapen om pråmtrafiken i myndigheternas arbete stärks enligt motionären industrins möjligheter att välja optimalt trafikslag, effektivisera distributionen, öka tillförlitligheten, sänka miljöbelastningen och skapa kostnadseffektiva transportlösningar.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2211 yrkande 12 behovet av att se över regelverket för inre vattenvägar för att främja pråmtrafik på skyddade vatten. I en sådan översyn bör det enligt motionärerna även utredas om lotsplikt och farledsavgifter kan tas bort. År 2014 möjliggjordes inre vattenvägar i Sverige men inget har enligt motionärerna gjorts för att öka trafiken. Enligt motionärerna är pråmtrafik energi- och miljöeffektivt. De trafikerar enbart klassade inre vattenvägar och är anpassade för trafik i trånga miljöer, sjöar, kanaler och att gå under låga broar i stadsmiljöer. För att möjliggöra pråmtrafik i större utsträckning än i dag kan blickarna enligt motionärerna riktas mot Holland och Tyskland där trafiken med pråm har utvecklats under lång tid. Motionärerna framhåller vidare i samma motion behovet av att påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredssäkring av Göta älv (yrkande 13). För att ta sig från Göteborg till Vänern via sjövägen på Göta älv måste ett antal slussar passeras. Motionärerna pekar på att dessa slussar enligt Trafikverket har en maximal livslängd fram till 2030 och måste bytas ut mot nya innan dess. Annars kommer trafiken på Göta älv att behöva stängas ner. Enligt motionärerna bör ansvaret för att skredsäkra älven tillfalla staten, eftersom jordskredssäkring riskerar utebli om en allt för stor kostnad läggs på enskilda villaägare och små kommuner. För att möta ett ökat intresse från sjöfartsnäringen för inlandssjöfart föreslår motionärerna vidare i samma motion att Sjöfartsverket ska ges i uppgift att skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar (yrkande 15).

Motionärerna pekar på att de inre vattenvägarna består av sjövägarna till Mälar- och Vänerhamnar och att ökad trafik på dessa utvecklar och förbättrar transporterna i Sverige. Enligt motionärerna gör mer godstransporter på vattenväg i stället för landsväg transportsystemet både säkrare och bättre för miljön.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2020/21:2809 behovet av att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter (yrkande 43). Motionärerna anser att Sveriges inre vattenvägar behöver prioriteras när det gäller godstransporter och att kapaciteten för inrikes godstransporter via sjövägen behöver öka. Enligt motionärerna bör Sjöfartsverket i samarbete med berörda kommuner arbeta fram en plan för att tillgängliggöra och möjliggöra mer godstransporter via inlandssjöfarten.

Helena Gellerman m.fl. (L) föreslår i kommittémotion 2020/21:3235 att regelverket för de inre vattenvägarna bör utredas när det gäller prämtrafik i syfte att identifiera lagstiftning som hindrar prämtrafik (yrkande 6). Motionärerna pekar på att en ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. Motionärerna framhåller vidare i samma motion yrkande 7 behovet av att fortsatt främja transporter på inre och kustnära vattenvägar. Motionärerna pekar på att det för 10 år sedan påbörjades ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige och att arbetet med att främja våra vattenvägar fortsatt måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter.

Cecilia Widegren (M) anför i motion 2020/21:3612 yrkande 5 att vattenvägarna bör utnyttjas bättre för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar. Sveriges många hamnar och de inre vattenvägarna ger goda möjligheter att i större utsträckning än i dag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten en viktig del för att uppnå miljömålen. Det är mycket angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användningen av de inre vattenvägarna.

Johan Pehrson m.fl. (L) framhåller i partimotion 2020/21:3679 sjöfartens betydelse för att minska klimatbelastningen av transporter (yrkande 4). Motionärerna pekar på att godstransporter till sjöss är mycket energieffektiva och att stora klimatvinster görs när transporter flyttas från dieseldrivna lastbilar till båt. Motionärerna vill därför se en överflyttning av godstrafik från vägarna till sjöfarten. Främst rör detta kustsjöfarten och sjöfarten på de inre farlederna i Sverige, men även transporter till europeiska hamnar.

Utskottets ställningstagande

Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart

Utskottet vill inledningsvis framhålla att sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet och att en överflyttning av gods från väg till järnväg

och sjöfart bör främjas. Detta är viktigt både för klimatet och för att ge svensk exportindustri ökad tillgång till kapacitetsstarka godstransporter. Utskottet vill dessutom peka på att prämtrafik även lämpar sig utmärkt för användning i citylogistik på grund av dess lägre krav på infrastruktur för att lasta och lossa gods. Det kan samtidigt noteras att trots att Sverige har ett stort antal hamnar och en lång kuststräcka gick endast 3 procent av den totala inrikes godstransporten på inre vattenvägar under 2017.

Utskottet vill här påminna om att regeringen 2016 gav Sjöfartsverket i uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige. Utredningen visar att grundförutsättningarna för att föra över gods från land till sjö är goda. Men den typ av sjöfart som kan åstadkomma önskad överflyttning har svårt att konkurrera med transporter på väg och järnväg då det enligt Sjöfartsverket saknas incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg. Det behövs omfattande strukturella åtgärder för att göra inlands-, kust- och närsjöfarten konkurrenskraftig. Transporttid, flexibilitet och frekvens är faktorer som i betydligt större utsträckning än förr påverkar transportköparens val, men framför allt är transportpriset direkt avgörande, och där har sjöfarten svårt att konkurrera. Utskottet ser positivt på att flera av förslagen från rapporten sedermera inkluderades i regeringens nationella godstransportstrategi (se nedan om t.ex. nationell samordnare och ekobonus).

Regeringen har flera gånger uppgett att det är regeringens ambition att allt fler godstransporter ska flytta över från lastbil till sjöfart och järnväg. Utskottet ser positivt på denna ambition. Regeringen beslutade under 2018 om en nationell godstransportstrategi som syftar till att bidra till att de transportpolitiska målen nås, att stärka näringslivets konkurrenskraft och att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart (Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi). Inom ramen för godsstrategin utsågs en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482/TS). Trafikverket tillsatte den nationella samordnaren den 1 februari 2019. Samordnaren, som har uppdraget i sex år, ska främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Inom ramen för uppdraget ska samordnaren

- initiera och främja samverkan mellan berörda aktörer, inklusive europeiska aktörer
- i dialog med berörda aktörer, utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart
- ha en kunskapsspridande funktion och föra dialog med bl.a. transportköpare, speditörer, hamnar och andra relevanta aktörer om möjligheterna att på olika sätt stimulera en överflyttning av godstransporter från land- till sjötransporter.

Utskottet vill påminna om att den nationella samordnaren i maj 2019 redovisade 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. De områden som är aktuella är skärgården norr om Göteborg, ostkusten från Kalmarsund i söder till Örskär i norr samt Göta kanal med Vättern. EU-kommissionens godkännande av de nya vattenområdena beräknas beslutas i början av 2021.
- 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.

Utskottet vill vidare peka på att regeringen i november 2020 beslutade 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).

I sammanhanget kan även nämnas det nationella godstransportråd som inrättades tidigare med uppgift att bidra till arbetet med att genomföra godstransportstrategin. Godstransportrådet leds av infrastrukturminister Tomas Eneroth och består av 19 ledamöter. Godstransportrådet har regelbundna möten med teman som kopplats till godsstrategins inriktningar. Trafikanalys följer upp arbetet med den nationella godstransportstrategin. Det nationella godstransportrådets verksamhet bedöms vara viktig för genomförandet av godstransportstrategin. Trafikanalys har i december 2020 presenterat en halvtidsutvärdering av den nationella godstransportstrategin (rapport 2020:16). I rapporten gör Trafikanalys som 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.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1) föreslog ett tillfälligt ekobonussystem för att ytterligare främja utvecklingen av kust- och inlandssjöfart. Syftet med ett ekobonussystem är att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart och därmed minska utsläppen av luftföroreningar genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Ekobonusen kompenserar för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som

en del av transportkedjan. Ekobonussystemet har förlängts t.o.m. 2022 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 20, bet. 2019/20:MJU1, rskr. 2019/20:122) och 50 miljoner kronor per år har avsatts för 2021 och 2022.

Regeringen gav i augusti 2018 Trafikverket i uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg (N2018/04481/TS). Trafikverket ska enligt uppdraget bl.a. inventera vilka åtgärder Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och som därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Trafikverket redovisade i september 2019 regeringsuppdraget i rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (TRV 2018/93267). I redovisningen uppges att Trafikverket behöver arbeta mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. För att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan har Trafikverket därför upprättat en färdplan som ska beskriva vilka åtgärder som kommer att vidtas för att andelen godstransporter på järnväg och med sjöfart ska öka och tydliggöra hur insatserna ska samordnas, genomföras och prioriteras. Utskottet välkomnar detta.

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

I fråga om byggnation av slussar samt jordskredssäkring noterar utskottet följande. Trafikverket har till uppgift att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för bl.a. sjöfarten. Sjöfartsverket är infrastrukturhållare och förvaltande myndighet för sjöfartsinfrastrukturen, vilket innebär både ett ansvar för drift och underhåll av statliga farleder och slussar och ett ansvar för att vid behov inrätta nya farleder. Vid farledsinvesteringar har Sjöfartsverket ett ansvar för att ta fram beslutsunderlag. Trafikverket finansierar investeringen i farleder när det gäller farledsförbättringar enligt inriktningen i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.

Prämtrafik

I några av motionsförslagen efterfrågas åtgärder för att främja prämtrafik. Med anledning av detta vill utskottet hänvisa till redovisningen ovan av vilken det

framgår att angelägna åtgärder gjorts för att främja nyttjandet av våra inre vattenvägar. Utskottet vill även uppmärksamma att det i handlingsplanen för inrikes sjöfart och närsjöfart anges att Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket ska utreda vidare om de regelverk som i dag finns för sjöfart fungerar eller om särskilda regelverk för pråmtrafik krävs. Utskottet välkomnar detta.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis betona betydelsen av att de möjligheter att flytta över transporter från väg till de mer miljövänliga alternativ som sjöfarten erbjuder tas tillvara. Utskottet kan här konstatera att inlandssjöfarten och kustsjöfarten har en mycket viktig roll att spela i detta. Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet dock inte skäl att för närvarande ta något ytterligare initiativ med anledning av de motionsyrkanden som väckts. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2020/21:1970 (M), 2020/21:2211 (SD) yrkandena 12, 13 och 15, 2020/21:2809 (KD) yrkande 43, 2020/21:3235 (L) yrkandena 6 och 7, 2020/21:3612 (M) yrkande 5 och 2020/21:3679 (L) yrkande 4.

Vissa frågor om hamnar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hamnar. Utskottet hänvisar bl.a. till vad som är statens ansvar enligt nuvarande planeringssystem och rollfördelning. Utskottet framhåller samtidigt att sjöfarten är en viktig del i det svenska godstransportsystemet och att hamnarna och infrastrukturen kring dessa har en viktig roll att spela i detta sammanhang.

Jämför reservation 16 (SD).

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 hundra hamnar, både allmänna 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).

Motionerna

Hampus Hagman (KD) framför i motion 2020/21:152 att det bör utredas på vilket sätt staten ska prioritera mellan de svenska hamnarna. Utredningen bör bl.a. belysa på vilket sätt staten kan prioritera de hamnar som är viktigast ur ett strategiskt perspektiv. En viktig faktor i ett sådant arbete är förmåga till långväga handelslinjer med de största fartygstyperna. Att organisera ett antal hamnar i statlig regi bör inte uteslutas. Enligt motionären har man mycket att vinna på att samla export och import i ett fåtal strategiskt utvalda hamnar för att minimera onödiga kostnader.

Johan Hultberg (M) påtalar i motion 2020/21:1973 yrkande 2 att regeringen bör se över hur regelverket för gästhamnar och marinor kan förenklas liksom hur tillsynen av dessa verksamheter bättre kan samordnas. Motionären pekar på Sveriges maritima strategi där det uttalas att fritidsbåtlivet i Sverige har en stor potential att utvecklas och generera betydande intäktskällor lokalt. I strategin anges även att det finns behov av enklare regelverk och att olika regelverk behöver ses samlat för att regelverkens påverkan på de maritima näringarnas verksamhet ska kunna bedömas.

Mattias Ottosson m.fl. (S) framhåller i motion 2020/21:2075 behovet av att i infrastrukturplaneringen undersöka möjligheten att utse hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar. Motionärerna anser att det bör utses ett antal särskilt strategiska hamnar för godstransporter. Motionärerna pekar på att Norrköpings hamn är en av landets största hamnar, där det hanterade godsvärdet utgör en betydande del av det samlade varuvärdet av import och export över Sveriges hamnar.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2211 behovet av att utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar (yrkande 19). Enligt motionärerna behöver fler torrhamnar användas för att få mer plats och effektivare flöden. En container som anlöper Göteborgs hamn lastas direkt på tåg utan att förtullas och transporteras sedan till en torrhamn, där containern lastas av och förtullas. Genom att containern flyttas snabbt tar den inte upp onödig plats i hamnen. Enligt motionärerna bör torrhamnarna klassas enligt gällande ISPS-regelverk för att detta ska fungera optimalt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla sjöfartens stora betydelse för det svenska godstransportsystemet och att hamnarna och infrastrukturen kring dessa har en viktig roll att spela i detta sammanhang. I likhet med tidigare vill utskottet

samtidigt peka på att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen av transportsystemet, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Principen är att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Statens ansvar omfattar således sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov. Även planeringssystemet på transportområdet är upplagt enligt denna rollfördelning. Ansvarsfördelningen är klar mellan vad som är de lokala hamnägarnas ansvar, vare sig de är privata eller gemensamma genom kommunen, och vad som är statens ansvar.

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

Trafikverket har i sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 anfört att en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart inte i första hand begränsas av kapacitet i hamnar och anslutande landinfrastruktur, utan av att det i de flesta fall blir dyrare att ta sjövägen, bl.a. på grund av höga omlastningskostnader. För att en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjöfart ska ske krävs enligt Trafikverket åtgärder som ligger utanför den nationella planen, t.ex. styrmedel som s.k. ekobonus. Utskottet välkomnar därmed vad som redovisas i budgetpropositionen för 2021 om att flera åtgärder har vidtagits inom ramen för den nationella godstransportstrategin (N2018/03939/TS) och att arbetet med att genomföra åtgärderna fortsätter,

vilket bl.a. avser infrastruktur och planering, hamnarnas roll samt tillämpning av regler. Utskottet välkomnar även att ekobonussystemet för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart har förlängts till 2022 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22).

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

När det gäller motionsförslaget om torrhamnar vill utskottet understryka att den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart, som nämnts i tidigare avsnitt, inom ramen för sitt uppdrag ska analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamnkapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan samt till regional utveckling och vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås. Rapporten lämnades den 20 december 2019 (Analys av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar. Uppdrag inom ramen för regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, TRV 2018/93261). I rapporten föreslås hur vidare analys och kartläggning kan ske. Den fördjupade kartläggningen och analysen kommer att ingå i det fortsatta arbetet inom ramen för Trafikverkets regeringsuppdrag som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart som löper fram till 2024.

När det gäller hamnar och maritim besöksnäring vill utskottet påminna om att regeringen hösten 2015 tog ett helhetsgrepp för att främja de maritima näringarna. I den maritima strategin lade regeringen fram sin vision för det fortsatta arbetet: konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. I den maritima strategin påtalas att många maritima näringar berörs av regelverk inom flera områden och att det därför är nödvändigt att se hur regelverk sammantaget påverkar näringarnas förutsättningar att bedriva sin verksamhet. Vidare påtalas att reglerna behöver hänga ihop på ett bra sätt för att näringarna ska ha bra förutsättningar att bedriva sin verksamhet. I regelutvecklingen behöver det därför i ökad utsträckning beaktas hur reglerna sammantaget påverkar näringarnas förutsättningar. Myndigheter med ansvar för regelgivning har ett särskilt ansvar. Som en följd av den maritima strategin beslutade regeringen om olika uppdrag. Havs- och vattenmyndigheten (HaV) fick i uppdrag att dels vidareutveckla ett begränsat antal indikatorer för en årlig uppföljning av utvecklingen inom perspektiven och de olika åtgärdsområdena i strategin, dels genomföra en fördjupad uppföljning. HaV redovisade uppdraget i februari 2018. Regeringen lämnade i

augusti 2019 ett nytt uppdrag till HaV att vidareutveckla de föreslagna indikatorerna till den maritima strategin till ett slutgiltigt upplägg och att påbörja användningen av dem. Uppdraget genomfördes i samarbete med ett stort antal nationella myndigheter och i augusti 2020 lämnade HaV en redovisning av uppdraget. Ärendet bereds för närvarande av Regeringskansliet.

Utskottet finner mot bakgrund av vad som redovisas ovan inte anledning att för närvarande ta något initiativ i fråga om hamnarna och avstyrker därmed motionerna 2020/21:152 (KD), 2020/21:1973 (M) yrkande 2, 2020/21:2075 (S) och 2020/21:2211 (SD) yrkande 19.

Vissa miljö- och klimatfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa miljö- och klimatfrågor inom sjöfartsområdet med hänvisning till de insatser som genomförs inom området. Utskottet konstaterar att internationella beslut är avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten och förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor inom ramen för det internationella samarbetet för att förbättra såväl havs- som landmiljöer och minska sjöfartens utsläpp. Utskottet betonar vikten av en fortsatt hög ambitionsnivå i dessa frågor och pekar på att elektrifiering utgör en angelägen åtgärd för transportsystemets omställning till fossilfrihet.

Jämför reservation 17 (M), 18 (SD), 19 (C), 20 (KD) och 21 (L).

Bakgrund

Utsläpp till luft och vatten

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

Fartygstrafiken kan påverka miljön på olika sätt, både direkt och indirekt, och avse utsläpp både till luft och till vatten. När det gäller luftutsläpp bidrar sjöfarten exempelvis till utsläppen av koldioxid, svaveloxider, kväveoxider och partiklar. Sjöfartens utsläpp till vatten kan t.ex. bestå av olja, båtbottnfärger, avloppsvatten och barlastvatten.

Miljömålsberedningen konstaterade i betänkandet SOU 2016:47 att sjöfarten står för en växande andel av de globala utsläppen av koldioxid, och enligt prognoser förväntas utsläppen öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Miljömålsberedningen menade att åtgärder och styrmedel som kan bidra till minskad klimatpåverkan från utrikes sjöfart kan vara en kombination av ekonomiska styrmedel och statligt stöd till forskning och utveckling för att

minska utsläppen, och samtidigt kan åtgärder och styrmedel främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Beredningen ansåg att sjöfarten bör ses som en del i ett större transportsystemperspektiv där en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart kan bidra till att minska utsläppen från vägtransporter.

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

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

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

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

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

Motionerna

Lars Thomsson (C) pekar i motion 2020/21:1605 på grunderna inför nästa trafikupphandling av Gotlandstrafiken, biogasproduktionens förutsättningar och att möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen till förnybara bränslen i Gotlandstrafiken bör utredas. Den nu upphandlade trafiken gäller för perioden 2017–2027 och för nästa trafikperiod är de inledande skedena av upphandlingsprocessen startade. Att övergå till att driva Gotlandstrafiken med biogas ger enligt motionären dubbel miljöeffekt då det både sänker utsläppen av klimatpåverkande gaser och innebär ett minskat näringsläckage till Östersjön. Motionären pekar även på att övergången till förnyelsebara bränslen i Gotlandstrafiken kan medföra behov av extra statliga insatser på samma sätt som diskussionerna förs för Norrlands omställning.

Johan Hultberg (M) framhåller i motion 2020/21:1969 behovet av att förbättra efterlevnaden av internationella regelverk för sjöfart. Motionären pekar på att Tjörn drabbades av ett allvarligt oljeutsläpp efter en kollision utanför Jyllands nordvästkust i september 2011 mellan ett fraktfartyg och ett fiskefartyg som var utlandsflaggade. Någon rättslig följd i egentlig mening har olyckan inte fått utan utredningen om ansvarsfrågan lades ner. Enligt motionären har en stor del av notan för olyckan fått tas av skattebetalare i Sverige och i synnerhet på Tjörn. Enligt motionären blottade även hanteringen av oljepåslaget på Tjörn många brister där en utvärdering bl.a. visade på att flera aktörers roller och uppgifter var otydliga och behovet av att förtydliga vilka förväntningar kommunen kan ha på MSB, HaV, Naturvårdsverket och länsstyrelsen. Motionären anser att regeringen måste driva på internationellt, inom EU men också inom IMO som är den internationella sjöfartsorganisationen, för att säkerställa bättre efterlevnad av beslutade regler. Enligt motionären skulle regeringen t.ex. kunna lägga fram förslag om skärpta sanktionsmöjligheter.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2020/21:2211 att risken för koldioxidläckage bör beaktas i samband med nya miljöförslag som berör sjöfarten (yrkande 24). Motionärerna vill särskilt lyfta fram konkurrensneutrala miljöåtgärder som inte begränsar nationella företags konkurrensmöjligheter i förhållande till den gemensamma branschen eller sektorn. Motionärerna menar att osunda konkurrensförhållanden för företag resulterar i att jobb och tillväxt flyttar utomlands och tillhörande utsläpp därmed sker i något annat land (s.k. koldioxidläckage). I motionen föreslås även att miljöregler som berör sjöfarten som minimum bör gälla i hela Europa (yrkande 25). Motionärerna pekar på att det annars finns risk för att industrier flyttar och utsläppen med dem. Motionärerna anser vidare att svaveldirektivet som minimum bör gälla i hela Europa (yrkande 26). De påminner om att reglerna för tillåten svavelhalt i marint bränsle för fartyg som trafikerar bl.a. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen skärptes i januari 2015 genom det s.k. svaveldirektivet. Sjöfart som trafikerar bl.a. Östersjön måste därmed ersätta fartygens högsavvliga bunkerbränslen med destillatbränslen som är väsentligt dyrare. Som alternativ till renare bränslen kan redarna även välja att använda

ustrustning som avlägsnar svaveldioxid ur fartygens rökgaser med rökgas-tvättar, s.k. skrubbrar. Motionärerna anför att de ställer sig positiva till att minska utsläppen på Östersjön och till hårdare kontroller av att regelverket följs men vill samtidigt betona vikten av att regler i största möjliga mån ska vara globalt omfattande så att de inte leder till snedvriden konkurrens. Motionärerna framför på motsvarande vis att kväveoxidriktivet som minimum bör gälla i hela Europa (yrkande 27). När det gäller kväveoxider planeras ytterligare åtgärder för att begränsa sjöfartens utsläpp av dessa inom Nord- och Östersjöområdet. Motionärerna framför att de ställer sig positiva till att man genom detta förslag försöker införa förbättrande miljöåtgärder inom sjöfarten men anser att man bör införa reglerna inom så stora områden som möjligt. För att få bästa möjliga effekt bör minst hela EU omfattas av regler för kväveoxidutsläpp, annars riskerar fartyg som går genom svenska farvatten att få högre kostnader, vilket kan medföra att transportörer väljer andra fraktsätt än fartyg.

Eva Lindh (S) påtalar i motion 2020/21:2496 behovet av regler mot skrubbnig. Motionären pekar på att hårdare regler har införts för hur mycket avgaser ett fartyg får släppa ut. Samtidigt finns en risk att fartyg använder sig av skrubbnig, som innebär att vatten duschas på avgaserna och svavel och andra föroreningar tvättas bort. 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. Motionären pekar på behovet av att se över möjligheten att förbjuda utsläpp av skrubbevatten i Sverige.

Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) påtalar i motion 2020/21:2711 behovet av att se till att fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om så att trafiken går över mindre känsliga områden. Motionärerna påtalar också behovet av att tydligt peka ut i vilka områden båtar är tillåtna och var båttrafik är förbjuden (yrkande 17). Motionärerna framför vidare i samma motion att det bör införas förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar inom hela Sveriges sjöterritorium (yrkande 18). Att tvätta utsläpp till luft med skrubbevatten för att sedan släppa ut tvättvattnet är enligt motionärerna ingen bra idé. Detsamma gäller fartyg som tvättar sina lastrum och spolat ut tvättvattnet direkt ut i havet utan föregående rening. Enligt motionärerna krävs ett förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar inom hela Sveriges sjöterritorium så fort som möjligt liksom betydligt striktare regler för vad som får spolat ut i haven utan föregående rening. Motionärerna anser att Sverige som land här behöver vara tydliga och drivande i dessa frågor i de samverkansorgan som finns, t.ex. IMO. Motionärerna påtalar vidare behovet av att ta fram regler och tydliga riktlinjer för undervattensbuller för både sjöfart och annan verksamhet som skapar ljud under vatten (yrkande 19). Motionärerna pekar på problem som undervattensbuller medför och att t.ex. fiskar och havslevande djur störs och att detta får förödande konsekvenser. Enligt motionärerna behöver Sverige få med undervattensbuller och dess påverkan på den marina miljön i arbetet i all havsplanering och verksamhet i haven.

Ann-Sofie Alm (M) föreslår i motion 2020/21:2758 yrkande 1 att Kustbevakningen ges uppdraget att utöva tillsyn över svavelbestämmelserna. Motionären pekar på att den svenska sjöfarten har en god efterlevnad av svavelbestämmelserna men att konkurrensen blir skev när fartyg med utländska flaggor på aktern inte har samma efterlevnad. Enligt motionären är det vitalt med en verkningsfull och effektiv tillsyn och ett fungerande sanktionssystem för att säkerställa efterlevnaden och konkurrensneutraliteten inom svavelkontrollområdena.

I kommittémotion 2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) pekar motionärerna på att Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde. Samtidigt är innanhavet en viktig transportled för bl.a. oljetransporter. Motionärerna framhåller att oljeutsläppen fortsätter att vålla problem i Östersjön och att det är viktigt att skapa tydliga incitament för att undvika oljeutsläpp. Motionärerna begär därför att bötesbeloppen för utsläpp av olja i Östersjön ska höjas (yrkande 25). Motionärerna framhåller även behovet av att höja beredskapen för potentiella katastrofer i Östersjöområdet och minimera eventuella skadeverkningar (yrkande 26). Vidare anför motionärerna att en bestämmelse bör införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett (yrkande 27). Motionärerna uppmärksammar även att främmande organismer som följer med i fartygens barlastvatten från andra hav innebär ett hot mot den biologiska mångfalden i Östersjön. Dessa främmande arter som släpps ut med barlastvatten kan föröka sig och tränga undan inhemska arter. Motionärerna anser därför att krav bör ställas på att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ska ha mottagningsanordningar för barlastvatten (yrkande 28).

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 45 att regeringen bör verka inom EU för gemensamma regler för sjöfart i hamn.

Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) framhåller i motion 2020/21:3048 yrkande 3 behovet av en grön hamnstrategi. Trots att hamnarna har avgörande betydelse som knutpunkter för sjöfarten så adresseras de enligt motionärerna inte tillräckligt i den nationella politiken. De svenska hamnarna ägs ofta av kommuner och det saknas i dag en tillräcklig samordning. Enligt motionärerna skulle det behövas ett tydligare arbete för att samordna att driva insatser för hamnarnas medverkan till en grön omställning för att få mer effektiva hamnar och flytta över mer gods till sjöfart. Motionärerna pekar på att Norge nyligen har tagit fram en nationell kuststrategi med målet att hamnarna ska vara fossilfria redan 2030. Ett motsvarande arbete med en svensk grön hamnstrategi skulle enligt motionärerna kunna ge en bättre koordinering och styrning av hamnarnas viktiga roll i omställningen. Motionärerna föreslår vidare i samma motion en översyn av behovet av stödssystem och ekonomiska incitament för en ökad elektrifiering av sjöfarten (yrkande 4). Enligt motionärerna kan eldrift och batterier utgöra en bra lösning på t.ex. färjor som går relativt korta sträckor och det finns även möjligheter med hybridlösningar som alternativ. När det gäller elektrifiering av sjöfart

krävs det enligt motionärerna både en omställning av fartygen, men också en laddinfrastruktur som gör att fartygen kan ladda batterierna när de ligger i hamn. Enligt motionärerna kan både hamnar och rederier som arbetar för en ökad elektrifiering behöva stöd. Motionärerna framhåller vidare i samma motion behovet av att arbeta inom IMO för ytterligare miljöanpassning av sjöfarten (yrkande 5). Motionärerna pekar på att sjöfarten är komplex och trögriktig. Den styrs av internationella regleringar och fartygens livslängd är lång. Det innebär att de fartyg som byggs i dag kommer att trafikera haven under lång tid. Enligt motionärerna är det därför viktigt att ständigt arbeta för att minska miljöpåverkan både genom nationella verktyg och internationella förhandlingar. Motionärerna påtalar i samma motion att det behövs ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten och att detta är något som flera länder, regioner och hamnar har beslutat om (yrkande 6).

I kommittémotion 2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) föreslås att ansvarig myndighet ges i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätagasbåtar (yrkande 15). Motionärerna framhåller vidare i samma motion att Sverige bör vara pådrivande inom IMO och EU för att säkerställa genomförande och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan (yrkande 16.1). När det gäller den internationella sjöfarten tog IMO under våren 2018 beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart. Motionärerna önskar att Sverige även här bör vara pådrivande för att dessa åtaganden uppfylls. Motionärerna påtalar i samma motion att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartyg ligger i hamn (yrkande 17). Elektrifieringen behöver enligt motionärerna bli en mer integrerad del av sjötrafiken och fartyg bör använda landström, i stället för att ligga med motorer igång i hamn. Motionärerna pekar på att ett sätt att styra över mot mer elanvändning i hamn är att införa miljözoner. Detta innebär att bara de fartyg som ansluter till landströmmen får komma in i citynära hamnar, medan fartyg som fortsätter gå på tomgång får lägga sig i ytterhamnar. Det skulle enligt motionärerna ge tydliga incitament för kryssningsfartygen att investera i anslutningsutrustning.

Helena Gellerman m.fl. (L) efterlyser i kommittémotion 2020/21:3235 en ökad användning av landström för fartyg som ligger i hamn (yrkande 8). Motionärerna anser att fartyg bör stimuleras att använda landström, i stället för att ligga med motorer igång i hamn. Ett sätt att styra över mot mer elanvändning i hamn är enligt motionärerna att införa differentierade hamnavgifter eller att bara de fartyg som ansluter till landström får besöka de citynära hamnarna. Enligt motionärerna skulle det ge tydliga incitament för fartygen att investera i anslutningsutrustning.

Helena Gellerman m.fl. (L) pekar i kommittémotion 2020/21:3245 på behovet av beredskap i de svenska hamnarna för att kunna tillhandahålla fossilfria fartygsbränslen (yrkande 5). Enligt motionärerna bör Sverige följa utvecklingen som sker mot nya bränslen för sjöfarten och när behovet uppstår ska de svenska hamnarna kunna leverera fossilfria fartygsbränslen. Enligt

motionärerna bör Energimyndigheten bistå hamnägarna i förberedelserna. Motionärerna påtalar vidare i samma motion att för lokal sjöfart behöver infrastruktur komma på plats för olika lösningar som elektrifiering, bio-bränslen och vätgas (yrkande 7). Motionärerna konstaterar samtidigt att förutsättningarna på olika platser är avgörande för vilka lösningar som är aktuella. Motionärerna framhåller i samma motion yrkande 8 även vikten av att följa utvecklingen av elektrifierade fartyg och pråmar.

Nina Lundström m.fl. (L) pekar i kommittémotion 2020/21:3257 på FN:s globala miljömål om att till 2025 förebygga och avsevärt minska alla former av föroreningar i havet och att Sverige bör arbeta för att skrubbrar som leder ner föroreningar i havet ska förbjudas (yrkande 3). Motionärerna framhåller att tvättade avgaser som förs ner i havet utgör en föroreningskälla i de marina ekosystemen och att den akuta effekten blir varaktigt när havsmiljön kontinuerligt utsätts för skrubbevatten från fartyg.

I partimotion 2020/21:3368 yrkande 18 av Ulf Kristersson m.fl. (M) och kommittémotion 2020/21:3349 yrkande 30 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framförs att regeringen kraftfullt måste driva på inom IMO för en kostnads-effektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Sjöfarten verkar på en global marknad och ytterligare nationella regleringar riskerar enligt motionärerna medföra att svensk sjöfart och industri får konkurrens-nackdelar i jämförelse med andra länder. Motionärerna menar även att nationella särkrav har relativt liten verkningsgrad i jämförelse med internationella åtgärden. Motionärerna anser mot denna bakgrund att inter-nationella åtgärder inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, är viktiga för att minska utsläppen från den internationella sjöfarten och att Sverige bör vara pådrivande för att sjöfarten inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsrätter på samma sätt som flyget.

I kommittémotion 2020/21:3357 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M) (yrkande 7) att regeringen bör verka i IMO för att nya fartygsrutter inte ska inrättas i nära anslutning till särskilt känsliga områden. Vissa områden i världens hav är hemvist åt särskilt känsliga ekosystem, och en del av dessa områden är därför skyddade. Dessvärre inrättas nya farleder i känsliga miljöer, t.ex. beslutade IMO om ett nytt ruttsystem i Kattegatt från juli 2020. Detta får enligt motionärerna till följd att antalet kommersiella fartyg kommer att öka kraftigt längs den svenska kusten nära Natura 2000-områden och ett planerat naturreservat. Motionärerna anser därför att regeringen måste agera för att minska påfrestningen på marina skyddsområden så att fartygsrutter i sådana områden ändras och separeras från de biologiskt mest värdefulla havsområdena.

I kommittémotion 2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) efterfrågas att möjligheterna att kunna tillgodose miljövänligt bränsle i hamnar ses över (yrkande 5). För att sjöfarten ska kunna ställa om anser motionärerna att staten måste bidra till att bygga upp en fungerande infrastruktur av fossilfritt bränsle i anslutning till de svenska hamnarna. Motionärerna anser att staten inte ska peka ut ett specifikt drivmedel utan i stället skapa incitament för en växande

fungerande marknad av fossilfria drivmedel i anslutning till de svenska hamnarna. Enligt motionärerna förutsätter detta en långsiktig plan där företag och stat samverkar. Enligt motionärerna bör regeringen skyndsamt tillsätta en utredning som formulerar tydliga mål i arbetet med att skapa en svensk sjöfart som långsiktigt drivs på fossilfria drivmedel. Motionärerna föreslår vidare krav på landström när båtar ligger i svenska hamnar (yrkande 11). Motionärerna pekar på att båtar som ligger i hamn med påslagna fossildrivna motorer är dyrt, omodernt och till skada för klimatet. Det finns enligt motionärerna ingen rimlig anledning till att inte alla fartyg som lägger till i svenska hamnar ska drivas av landström. Regeringen bör enligt motionärerna därför skyndsamt tydliggöra regelverket kring detta, att båtar som ligger i hamn med påslagna motorer inte ska släppa ut fossila avgaser, och därmed initialt säkerställa tillgången på landström i alla svenska hamnar.

Johan Pehrson m.fl. (L) framför i partimotion 2020/21:3679 vikten av att följa den utveckling som sker mot nya bränslen för sjöfarten (yrkande 5). Enligt motionärerna behövs ett bränslebyte inom sjöfarten där ett logiskt nästa steg är flytande biogas. Då volymerna biogas som går att ta fram på ett hållbart sätt inte räcker för att täcka sjöfartens hela behov behöver Sverige följa den utveckling som sker internationellt för att ersätta bränslet i den internationella sjöfarten. Motionärerna påtalar även vikten av beredskap i de svenska hamnarna för att kunna tillhandahålla fossilfria fartygsbränslen (yrkande 6). I samma motion påtalas vidare behovet av infrastruktur för fossilfri drift av den lokala sjöfarten (yrkande 8). Enligt motionärerna behöver infrastruktur komma på plats för olika lösningar och här kan nämnas elektrifiering, biobränslen och vätgas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att sjöfarten är ett relativt energieffektivt trafikslag. Utskottet kan dock samtidigt 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 ser därmed positivt på vad som redovisas i den senaste budgetpropositionen om att regeringen under 2019 har fortsatt att vara aktiv inom IMO för att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22).

Farleder och sjötrafikreglerande åtgärder

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har pekat på att intresset för att nyttja havsområdena ökar och väntas fortsätta att öka. Inom sjöfarten väntas mängden trafik öka samtidigt som fartygen blir större, något som enligt HaV ger utmaningar när det gäller riskhantering och i vissa passager. Ökningen av sjötransporterna kan öka riskerna för olyckor och oönskade utsläpp i havet.

Utskottet ser därför positivt på att det pågår ett internationellt arbete inom Helcom och IMO kring trafiksepareringssystem och förbudsområden för sjöfart. Sea Traffic Management (STM) är ett EU-medfinansierat projekt som inkluderar en rad olika länder och där Sjöfartsverket är projektledare. Projektet syftar till att höja säkerheten, minska miljöpåverkan och öka effektiviteten till sjöss genom informationsdelning liksom nya smarta tjänster och kan på sikt mildra risker för olyckor. Tidiga tester visar enligt Sjöfartsverket att STM kan minska antalet grundstötningar och kollisioner med över 60 procent.

Utskottet vill även påminna om det förslag som Sverige tillsammans med Danmark lämnade till IMO om att ändra fartygsrutterna i Kattegatt för att höja sjösäkerheten. Förslaget antogs av IMO:s sjösäkerhetskommitté i maj 2018 och trädde sedermera i kraft den 1 juli 2020.

Enligt EU:s ramdirektiv för havsplanering (2014/89/EU) ska medlemsstaterna senast 2021 ha upprättat s.k. havsplaner. Havsplanerna kan vara ett viktigt stöd i det internationella arbetet med att styra fartygsrutterna till områden där känsliga naturvärden inte riskerar att förstöras av trafiken. Huvudsyftet med havsplanerna är att tydliggöra hur olika havsområden kan användas och ge förutsättningar för effektiva transportvägar med låg bränsleförbrukning samt minimerade miljöeffekter av sjöfarten, särskilt i ekologiskt känsliga områden. Sverige har införlivat EU:s ramdirektiv för havsplanering i svensk lagstiftning genom miljöbalken och havsplaneringsförordningen (2015:400). Bestämmelserna innebär att det ska finnas tre statliga havsplaner: en för Bottniska viken, en för Östersjön och en för Västerhavet. Planerna ska omfatta större delen av territorialhavet och svensk ekonomisk zon. HaV lämnade förslag till havsplaner i december 2019 och regeringen ska ta ställning till dessa senast 2021. Utskottet välkomnar mot denna bakgrund vad regeringen anför i den senaste budgetpropositionen om att de kommande havsplanerna kan öka möjligheterna till att havet används effektivt och hållbart (prop. 2020/21:1 utg.omr. 20).

Utskottet vill slutligen peka på att Miljömålsberedningen i sitt delbetänkande som presenterades i januari 2021 (SOU 2020:83) har lämnat ett förslag om att ändra myndighetens instruktion så att det framgår att Havs- och vattenmyndigheten ska ansvara för att sjöfartens påverkan på havsmiljön och dess ekosystem integreras och beaktas i internationellt, nationellt och regionalt arbete med strategier, planer och förvaltning samt att de tillsammans med Transportstyrelsen ska biträda regeringen med beredningen av ärenden i det internationella arbetet inom Internationella sjöfartsorganisationen, IMO. Vidare lämnas ett förslag om att ändra Havs- och vattenmyndighetens instruktion så att det framgår att myndigheten ska samverka med Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket i frågor som rör sjöfartens påverkan på de marina ekosystemen, och göra kunskap om sjöfartens påverkan på de marina ekosystemen tillgänglig för myndigheter, allmänhet och andra berörda. Miljömålsberedningen lämnar också förslag om att en särskild utredare ska ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten

till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden. Miljömålsberedningen föreslår vidare att regeringen ska verka för att IMO fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om. Miljömålsberedningens underlag bereds på Miljödepartementet och är för närvarande föremål för remissbehandling. Utskottet ser fram emot utfallet av detta med stort intresse.

Åtgärder mot oljeutsläpp

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

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

Sjöfartstrafiken övervakas och regleras i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och för att förhindra att miljön förorenas. Sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp i områden med tät trafik eller som är särskilt riskfyllda. Konceptet Sea Traffic Management (STM) syftar till att minimera risker för grundstötning och förbättra färdplaner för varje enskild transport samt minska miljöpåverkan och öka effektiviteten till sjöss genom informationsdelning och nya smarta tjänster. Utskottet vill även peka på att det finns en nationell samverkansgrupp (NSO) som arbetar med oljeskadeskydd utmed Sveriges kuster och de stora insjöarna. I den ingår representanter för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Kustbevakningen, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, länsstyrelserna, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten (HaV). MSB är sammanhållande i samverkansgruppen. Det sker även ett internationellt samarbete kring dessa frågor. Sedan 1980-talet har strategiska dokument tagits fram i samverkan mellan ansvariga myndigheter och aktörer. Den aktuella strategin revideras löpande och saknar slutdatum. Den nationella processen för oljeskadeskydd består av fem delar: riskbild, strategi, underlagsrapport, handlingsplan och samordning. Arbetet bidrar till fastställda mål och prioriteringar. Samtliga delprocesser utvecklas och förvaltas aktörsgemensamt av NSO. I november

2020 publicerades en ny upplaga av riskbilden. Den reviderade rapporten ger en aktuell kunskapsbild när det gäller nya fartygsbränslen, trafikflöden och andra förändringar i riskbilden som framkommit sedan föregående rapport togs fram 2016. Riskbilden utgör aktuellt kunskapsunderlag för alla berörda aktörers arbete inom oljeskadeskydd, t.ex. i framtagandet av risk- och sårbarhetsanalyser och kommunala handlingsprogram.

När det gäller frågan om sanktioner för oljeutsläpp ska enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg en särskild avgift (vattenföroreningsavgift) tas ut, om något av de förbud mot utsläpp av olja från fartyg som anges i lagen har överträtts och utsläppet inte är obetydligt (8 kap. 1 §). Vattenföroreningsavgiften ska bestämmas med hänsyn till utsläppets omfattning samt fartygets storlek (bruttodräktighet) enligt en särskild tabell (8 kap. 3 §).

När det gäller motionsyrkandet om att DNA-märka olja som transporteras till havs vill utskottet peka på att enligt 7 kap. 11 § i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om sådan märkning av olja ombord på fartyg som behövs för att det ska kunna fastställas varifrån förorenande olja har kommit. Av förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg anges att sådana föreskrifter får meddelas av Transportstyrelsen.

Utskottet anser att det är angeläget att förbättringsarbetet för att minska riskerna för oljeutsläpp fortsätter. Utskottet ser med tillförsikt på att regeringen och dess myndigheter även fortsättningsvis prioriterar detta arbete.

Sjöfartens utsläpp av växthusgaser

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

Regeringen har understrukit att den avser att fortsätta bidra aktivt till IMO:s arbete för att minska växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten. För att skapa förutsättningar för inblandning av biodrivmedel i marina bränslen avser regeringen att verka för att internationella regelverk och standarder anpassas för förnybara marina drivmedel. Utskottet är positivt till detta och anser i likhet med regeringen att internationell samverkan är avgörande för en hållbar sjöfart på lika villkor. Utskottet välkomnar därför att Sverige under FN:s klimatomöte COP 25 i december 2019 ställde sig bakom en deklaration om ökade ambitioner i arbetet med att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Länder som ställer sig bakom deklarationen ska arbeta för ett ambitiöst genomförande av den klimatstrategi som den internationella sjöfartsorganisationen IMO har tagit fram. I samband med detta

uttalade regeringen att en utökad sjöfart skulle kunna ta hand om många av de utsläppstunga godstransporter som i dag sker via land, men för att nå målen i Parisavtalet måste även sjöfartens utsläpp minska.

Utskottet noterar i sammanhanget med tillfredsställelse att vid IMO:s miljöskyddskommittés möte i november 2020 (MEPC 75) godkändes ett regelpaket som i närtid ska minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Regelpaketet består av tekniska och operativa krav och gäller existerande fartyg som går i internationell trafik med en bruttodräktighet över 5000. Ändringarna ska slutligt antas på MEPC 76 som sammanträder i juni 2021.

Utskottet vill påminna om att regeringen i godstransportstrategin pekar på att flera nya internationella eller regionala regelverk har börjat gälla eller snart kommer att börja gälla, med syfte att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan och här ligger Sverige långt framme. Utskottet delar regeringens uppfattning att det är angeläget med de insatser för ökad forskning och innovation som planeras inom transportområdet som rör sjöfart. Dessa insatser bidrar till att främja högkvalitativa transporter med sjöfart och ger samtidigt ökade möjligheter till export av hållbara lösningar. Utskottet delar även regeringens uppfattning att forskning och innovation behövs för att hitta hållbara och prisvärda alternativ till de fossila drivmedel som används inom sjöfarten. Detta främjar svensk exportindustris konkurrenskraft och minskar klimatpåverkan. Utskottet ser också positivt på att regeringen i april 2019 beslutade att ge Trafikverket i uppdrag att ytterligare bredda och utöka stödet till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Ett syfte med satsningen på forskning och innovation är att öka sjöfartens konkurrenskraft och attraktivitet, underlätta en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart samt bidra till en utvecklad och hållbar sjöfart.

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

Skrubbar och utsläpp av svaveloxid

Vissa rederier installerar s.k. skrubbar för att klara utsläppskraven när det gäller svaveloxider och tvättar avgaserna med havsvatten. Genom att skrubba

(tvätta) avgaserna i en fin sprej av havsvatten minskar utsläppet av försurande svaveloxider till atmosfären. Tvättvattnet är dock mycket surt och kan innehålla andra föroreningar såsom tungmetaller och organiska miljögifter. Utskottet har erfarit att det i dag saknas oberoende studier på eventuella effekter på havsmiljön vid utsläpp av skrubbvatten. Utskottet ser därför positivt på att regeringen i december 2019 lämnade ett uppdrag till Transportstyrelsen och HaV att ta fram ett sammanfattande underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg. Arbetet skulle inkludera en sammanställning av relevanta data samt indikera inriktningar på en möjlig svensk framtida handlingslinje i frågan när det gäller IMO:s kommande arbete med att harmonisera reglerna för dessa utsläpp. I uppdraget ingick att ta reda på vilka tungmetaller och andra skadliga ämnen som finns i tvättvatten från skrubbrar, vilka nivåer de förekommer i och vilken skada de utgör för miljön. I uppdraget ingick även att redovisa ett underlag för att eventuellt motivera krav på förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg eller om gränsvärden för specifika tungmetaller och andra skadliga ämnen bör införas och en analys av hur olika ställningstaganden påverkar sjöfartsnäringen och hamnar. Uppdraget redovisades i en rapport till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) i oktober 2020. I rapporten framhölls att utsläpp av farliga ämnen från skrubbvatten bör begränsas i så stor utsträckning som möjligt och att Sverige i första hand bör driva frågan internationellt, vilket även stöds av hamn- och rederibranschen. För rederibranschen är det främst för att inte få en snedvriden konkurrens i ett redan hårt utsatt affärsområde. I rapporten konstaterades att det finns ett behov av att aktivt minska miljöpåverkan i kustnära områden och därmed behöver även en nationell reglering i inre vatten förberedas parallellt med det internationella arbetet. Rapporten bereds för närvarande inom Infrastrukturdepartementet.

Utskottet vill även peka på att Miljömålsberedningen i sitt delbetänkande som presenterades i januari 2021 (SOU 2020:83) föreslår 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 föreslår vidare att Transportstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten får i uppdrag att ta fram underlag och förslag till ett nationellt förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på svenskt inre vatten. Miljömålsberedningens betänkande är för närvarande föremål för remissbehandling fram till den 23 maj 2021.

Tillsyn av svavelreglernas efterlevnad

När svaveldirektivets skärpta regler trädde i kraft i januari 2015 sänktes den högsta tillåtna svavelhalten i marina bränslen inom svavelkontrollområdena Östersjön, Nordsjön, Engelska kanalen och Nordamerika. I frågan om tillsyn över svavelbestämmelserna kan utskottet konstatera att det till Transportstyrelsens ansvar hör att utföra hamnstatskontroller (Port State Controls) av utländska fartyg. Under vissa förutsättningar genomför myndigheten även

kontroll av svenskflaggade fartyg. Oannonserade inspektioner är bärande i svaveltillsynen och sådan tillsyn sker vanligtvis i samband med en hamnstatskontroll. Även värdstatskontroll, som utförs tillsammans med motsvarande myndigheter i grannländerna, kan användas i tillsynen. Tillsynsobjekten är fartyg, redare, utrustning, erkända organisationer, hamnar, hamnanläggningar, säkerhetsanordningar för sjöfart och containrar. Transportstyrelsens hamnstatskontroller är inte avgiftsfinansierad utan finansieras genom de medel som årligen anslås myndigheten.

Utskottet vill här påminna om att den nuvarande tilldelningen av ansvar för tillsyn av svavelbestämmelserna föregicks av ett utredningsarbete i frågan. Transportstyrelsen fick i juni 2013, innan de skärpta svavelreglerna trädde i kraft, i uppdrag av regeringen att beskriva hur en effektiv tillsyn av sjöfartens efterlevnad av de skärpta reglerna skulle gå till. I uppdraget ingick även att beskriva behov av översyn av det befintliga sanktionssystemet samt att analysera förutsättningar och åtgärder kopplade till regelverk som är nödvändiga för att sjöfarten på ett så kostnadseffektivt och konkurrensneutralt sätt som möjligt ska kunna efterleva reglerna.

Utsläpp av kväveoxid

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

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

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

Utskottet vill framhålla att en omställning med inriktning på minskade utsläpp inom sjöfarten kräver ett förbättrat tillhandahållande och ökad användning av miljövänliga drivmedel. Utskottet kan vidare konstatera att det behövs fortsatta insatser för forskning och utveckling inom området.

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan från december 2019 (prop. 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan) konstateras att samtidigt som en omställning till eldrift och hållbara förnybara

bränslen skulle innebära minskade växthusgasutsläpp skulle sjöfartens utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar också minska väsentligt om sjöfarten övergick från olja till gas (i praktiken flytande naturgas och biogas, LNG och LBG). Regeringen pekar på att detta kan åstadkommas genom att t.ex. öka tillgängligheten till flytande biogas och flytande naturgas vid svenska hamnar.

Regeringen understryker i den nationella godstransportstrategin att det är viktigt att infrastrukturen för förnybara drivmedel möter godstransporternas behov. Regeringen framhåller härvid att infrastruktur som möjliggör för fartyg att tanka LNG är ett första steg i bytet till LBG. Även i Trafikanalys halvtidsutvärdering av den nationella godstransportstrategin som presenterades i december 2020 (rapport 2020:16) framgår att möjligheten att tanka flytande naturgas (LNG) kan ses som ett första steg i bytet till flytande biogas (LBG). Utskottet har erfarit att under 2018 kunde LNG bunkras i endast 11 hamnar, men hösten 2020 gick det att bunkra LNG på 27 platser. Flera av dessa platser är ankringsplatser ute till sjöss och utanför hamnar.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att regeringen i maj 2018 beslutade om ett uppdrag att inrätta ett innovationskluster för flytande biogas (dnr N2018/02934/FÖF). Genom ett ändringsbeslut i december 2019 beräknar regeringen avsätta 105 miljoner kronor 2021 för detta ändamål (dnr N2019/03150/BI).

Vidare vill utskottet peka på att Fonden för ett sammanlänkat Europa finansierar insatser inom ramen för bl.a. det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Utskottet ser positivt på att Sverige på detta sätt har fått medfinansiering från EU för bl.a. insatser som LNG för fartyg samt färjor som drivs med batteridrift.

Utskottet vill slutligen också framhålla att 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. Utskottet ser positivt på detta och ser fram emot att denna utveckling fortsätter och att fler hamnar kommer att agera på liknande sätt.

Elektrifiering inom sjöfarten

Elektrifiering utgör enligt utskottets mening en angelägen åtgärd för transportsystemets omställning till fossilfrihet. Eldrift ger både lägre utsläpp och mindre buller. För att eldrift ska ha god klimatprestanda behöver dock den el som används produceras på ett hållbart sätt. 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. Utskottet ser positivt på denna utveckling liksom att Transportstyrelsen deltar i regelutvecklingen internationellt för att främja alternativ drift.

När det gäller motionsförslaget om miljözoner för sjöfarten för att styra mot anslutning till landström när fartyg ligger i hamn vill utskottet peka på att det

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

När det gäller behovet av åtgärder för att främja en ökad elektrifiering vill utskottet även peka på att regeringen i oktober 2020 tillsatte en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av transportsektorn. Infrastrukturministern är ordförande i Elektrifieringskommissionen som är rådgivande till regeringen, men också har regeringens uppdrag att påskynda elektrifieringen och bidra med förslag på åtgärder som de eller andra aktörer kan genomföra. Kommissionen ska i sitt arbete beakta såväl de av riksdagen beslutade transportpolitiska, näringspolitiska, 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. Utskottet ser mycket positivt på att ett område som pekas ut i uppdraget där Elektrifieringskommissionen bör lägga särskilt fokus handlar om 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. Elektrifieringskommissionen ska i enlighet med uppdraget inte föregripa den ordinarie planeringsprocessen inför framtagandet av en kommande nationell plan för transportinfrastrukturen. I enlighet med vad som anges i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) ska regeringen ta fram en nationell strategi för elektrifiering, där elektrifieringens betydelse för att nå fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del. Arbetet med elektrifieringsstrategin respektive Elektrifieringskommissionen ska komplettera varandra när det gäller elektrifiering av transportsektorn. Utskottet välkomnar denna inriktning och kommer med stort intresse att följa det arbete som inletts för att främja en ökad elektrifiering inom sjöfarten.

Om Gotlandstrafiken

När det gäller motionsförslaget om Gotlandstrafiken vill utskottet inledningsvis påminna om att det saknas kommersiell bärkraft för trafik i den omfattning som krävs för att Region Gotland ska anses kunna leva och utvecklas. För att uppnå en tillräcklig trafikstandard krävställer, upphandlar och ersätter därför svenska staten en operatör för denna trafik. Trafikverket har regeringens uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Trafikverket ska tillförsäkra Gotland en tillfredsställande tillgänglighet, som har sin utgångspunkt i invånarnas behov av personresor och näringslivets behov av godstransporter, men också skapa förutsättningar för regional utveckling.

Utskottet konstaterar i sammanhanget att Trafikverket uppger att färjeavtalet för Gotlandstrafiken 2017–2027 ger en långsiktig och hållbar trafiklösning för resenärernas och näringslivets behov och önskemål. Trafikverket framhåller att samtliga upphandlingskrav har uppfyllts och att Gotlandstrafiken har fått ett nytt fartyg med modernare och miljövänligare drift.

När det gäller grunderna inför nästa trafikupphandling och möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen till förnybara bränslen i Gotlandstrafiken vill utskottet peka på att regeringen i juli 2020 gav Trafikverket i uppdrag att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland. Därtill ska ett alternativ där staten driver Gotlandstrafiken i egen regi analyseras. Utskottet kan konstatera att det i uppdraget bl.a. ingår att för de olika alternativen analysera och beskriva miljöeffekter inklusive hur de kan utformas för att uppnå en fossilfri Gotlandstrafik.

I uppdraget ingår även att lämna förslag till vilken modell som bör gälla för nästa upphandling och beskriva en föreslagen fortsatt process fram till upphandling. Utskottet ser positivt på att det av direktiven för uppdraget tydligt framgår att Trafikverket vid genomförandet ska samråda med Sjöfartsverket, andra berörda myndigheter, Region Gotland och berörda hamnar samt eventuella andra relevanta intressenter. Uppdraget ska redovisas till Infrastrukturdepartementet senast den 15 september 2021.

Mottagning av barlastvatten

Inom ramen för IMO antogs i februari 2004 den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenkonventionen). Sverige anslöt sig till konventionen 2009 och dess bestämmelser genomförs i Sverige i huvudsak genom barlastvattenlagen (2009:1165).

Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och eliminera spridning av bl.a. skadliga vattenlevande invasiva organismer genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Konventionen anger vilka åtgärder som ska vidtas för att konventionens syfte ska uppnås. Barlastvattnet

ska hanteras på vissa sätt, sediment ska omhändertas i särskilda mottagningsanordningar och fartyg bör konstrueras och byggas så att bl.a. oönskade ansamlingar av sediment begränsas. Varje fartyg ska ha en godkänd barlastvattenhanteringsplan och föra en barlastvattendagbok. Konventionsstaterna ska utöva tillsyn över att bestämmelserna följs och utfärda certifikat till de fartyg som uppfyller konventionens krav.

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

Undervattensbuller m.m.

När det gäller undervattensbuller från sjöfart och annan verksamhet tillhör detta ett av de områden som Miljömålsberedningen har uppmärksammat i det delbetänkande om havet och människan som redovisades i januari 2021 (SOU 2020:83). I betänkandet konstateras att undervattensbuller och dess påverkan på havsmiljön är ett förhållandevis nytt kunskapsområde och att det fortfarande saknas forskning och underlag i jämförelse med vad som finns inom andra områden som har med havsmiljön att göra. Utskottet ser positivt på att kunskapen inom området ökar. Utskottet vill här peka på att Miljömålsberedningen gav Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) i uppdrag att lämna en underlagsrapport om undervattensbuller och dess miljöpåverkan och en beskrivning av hur arbete med buller hanteras inom olika direktiv, nationella miljömål och regelverk. Uppdraget har redovisats till Miljömålsberedningen i en underlagsrapport om undervattensbuller (FOI Memo 7055). Utskottet noterar även att Miljömålsberedningen i sitt delbetänkande föreslår att Trafikanalys får till uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. Betänkandet är som tidigare nämnts ute på remiss fram till den 23 maj 2021.

Sammanfattande bedömning

Utskottet kan konstatera att internationella beslut är avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten. Utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor inom ramen för det internationella samarbetet för att förbättra såväl havs- som landmiljöer och minska sjöfartens koldioxidutsläpp. Utskottet vill även peka på att Sverige anses vara ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet och tar ansvar för miljön. Utskottet anser att det därför är viktigt att även i fortsättningen ha en hög ambitionsnivå, vilket är till godo inte endast för miljön utan även kan utgöra ett varumärke för den svenska sjöfarten och vara till gagn för dess konkurrenskraft. Med hänvisning till de insatser som vidtas finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att för

närvarande ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2020/21:1605 (C), 2020/21:1969 (M), 2020/21:2211 (SD) yrkandena 24–27, 2020/21:2496 (S), 2020/21:2711 (MP) yrkandena 17–19, 2020/21:2758 (M) yrkande 1, 2020/21:2807 (KD) yrkandena 25–28, 2020/21:2809 (KD) yrkande 45, 2020/21:3048 (MP) yrkandena 3–6, 2020/21:3171 (C) yrkandena 15, 16.1 och 17, 2020/21:3235 (L) yrkande 8, 2020/21:3245 (L) yrkandena 5, 7 och 8, 2020/21:3257 (L) yrkande 3, 2020/21:3349 (M) yrkande 30, 2020/21:3357 (M) yrkande 7, 2020/21:3368 (M) yrkande 18, 2020/21:3469 (M) yrkandena 5 och 11 samt 2020/21:3679 (L) yrkandena 5, 6 och 8.

Bemanning och arbetsförhållanden

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 22 (M), 23 (SD) och 24 (V).

Bakgrund

Arbetsmiljö och arbetsvillkor

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

I 4 kap. fartygssäkerhetslagen och 5 kap. fartygssäkerhetsförordningen finns regler om skyddsombud och skyddskommitté. På ett fartyg med minst fem ombordanställda ska ett eller flera skyddsombud utses. På fartyg med

minst tolv ombordanställda ska det finnas en skyddskommitté. En skyddskommitté ska alltid inrättas om de ombordanställda begär det, även om antalet anställda understiger tolv personer.

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

Motionerna

I motion 2020/21:791 av Ola Johansson (C) anförs att begreppet inre fart bör utvidgas (yrkande 1). I sitt arbete med att se över bemannings- och behörighetsregler för mindre yrkesfartyg valde Transportstyrelsen enligt motionären att inrikta sig på att huvudsakligen justera reglerna för de lite större fartygen och bara de i s.k. inre fart, vilket omfattar ett väldigt litet område av de vatten i vilka svenska mindre yrkesbåtar verkar. Branschen har framfört önskemål om att inre fart ska vara allt svenskt vatten. Vidare framför motionären att den utländska behörigheten Master of Yachts bör tillåtas på svenskflaggade båtar (yrkande 2). Transportstyrelsen har anfört att den inte utan ytterligare utredning kan tillåta den väl fungerande yachtmasterutbildning som Maritime and Coastguard Agency (MCA) införde 1990 och som de flesta sjöfartsnationer med mindre yrkessjöfart godkänner. Motionären anser att den frågan bör utredas ytterligare. Motionären begär vidare att definitionen av de minsta yrkesfartygen ska ändras från det otidsenliga begreppet dräktighet till 24 meter (yrkande 3). Transportstyrelsen ändrade från dräktighet som mått i fråga om kraven på utrustning den 1 april 2019. Motionären beklagar att Transportstyrelsen inte ändrade till motsvarande gränser för bemanningsdelen. Det enda rimliga är att Transportstyrelsen även i bemanningsavseende ändrar så att de svenska utbildningsbevisen Fartygsbefälsexamen klass VII och Fartygsbefälsexamen klass VIII gäller upp till 24 meter. Måttet 24 meter tillämpas redan i Sverige för utrustningskrav och bemanning av fiskebåtar samt internationellt.

Jens Holm m.fl. (V) framför i kommittémotion 2020/21:1314 att regeringen bör återkomma med en plan för att överföra tillsynsansvaret för arbetsmiljön på arbetsplatser till sjöss till Arbetsmiljöverket i samarbete med Transportstyrelsen (yrkande 1). Enligt motionärerna fungerar Transportstyrelsens tillsyn inte tillfredsställande när det gäller arbetsmiljö och myndigheten har inte den kompetens som krävs för tillsynen av arbetsmiljön. Motionärerna pekar på att Arbetsmiljöverkets uppdrag är specifikt arbetsmiljön på många olika arbetsplatser medan Transportstyrelsen normalt inte alls har det uppdraget.

Motionärerna framhåller vidare i samma motion 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 regionskyddsombud får samma rättigheter till sjöss som på land i enlighet med arbetsmiljölagen (yrkande 2). Medan skyddsombud enligt arbetsmiljölagen utses av fackliga organisationer på svenska arbetsplatser är arbetsplatser på fartyg undantagna denna regel. I stället gäller här en särlagstiftning som framgår av fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen och som innebär att facket inte har rätt att utse skyddsombud. De ombordanställda, om de är minst fem, kan utse skyddsombud men reglerna ger också arbetsgivaren rätt att göra det i stället, vilket frekvent förekommer. För att arbetsmiljöarbetet ska fungera på bästa sätt och för att utsedda skyddsombud ska ha en rimlig möjlighet att fullgöra sitt uppdrag på bästa sätt måste fackförbunden enligt motionärerna ges den rätt att utse skyddsombud som föreskrivs i arbetsmiljölagen, inklusive möjligheten att praktisera systemet med regionala skyddsombud.

I samma motion påtalas vidare att regeringen bör göra en genomgripande översyn av särlagstiftningen för sjöfarten med syftet att minimera särlagstiftningen i fråga om arbetsmiljö och anställningsvillkor (yrkande 3). Regelverket för arbetsmiljö på fartyg är enligt motionärerna komplext, detaljerat och till delar omodernt. En konsekvens är att implementeringen av nya föreskrifter tar mycket längre tid än vad som är rimligt, i vissa fall flera år. Detta har enligt motionärerna bl.a. fått till följd att föreskrifterna om organisatorisk och social arbetsmiljö infördes för sjöfarten flera år efter att de trätt i kraft på alla andra arbetsplatser i Sverige.

I samma motion föreslås även 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 (yrkande 4). Motionärerna pekar på att Transportstyrelsen har valt att delegera mycket av sitt tillsynsansvar, även när det gäller arbetsmiljöfrågor, till s.k. godkända organisationer, eller klassningssällskap. Enligt motionärerna kan lämpligheten och opartiskheten i att myndighetstillsyn av arbetsmiljö delegeras till privata aktörer starkt ifrågasättas. Motionärerna anser att myndighetsansvar och myndighetsutövning inte ska utföras av privata aktörer utan av ansvarig myndighet, för rättssäkerhet och likvärdighet i bedömningar.

Vidare efterlyser motionärerna i samma motion 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 (yrkande 5). Motionärerna pekar på att det är vanligt att sjömän anställda av redaren arbetar och bor ombord på fartyg när de ligger på utländska varv både inom och utanför EU. Enligt motionärerna har olika typer av arbetsmiljöbrister rapporterats flera gånger. Motionärerna pekar på att Transportstyrelsen har svarat att tillsynen på utländska varv inte ligger inom myndighetens tillsynsområde och besättningen hänvisas därmed till den tillsynsmyndighet för arbetsmiljö som finns i det land varvet ligger. Enligt motionärerna utsätts svenska arbetstagare därmed för onödiga och farliga risker och är i vissa fall rättslösa.

Motionärerna påtalar i samma motion även 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 (yrkande 6). Motionärerna pekar på Transportstyrelsens rapport Sjömännens arbets- och levnadsvillkor från 2019 där det framgår att kränkande handlingar och trakasserier är vanligare ombord på fartyg jämfört med på arbetsmarknaden i sin helhet. Enligt motionärerna behöver lika-behandling medvetandegöras och arbetsmiljön ombord behöver utredas och undersökas grundligt. Motionärerna pekar på att det krävs ett strategiskt och organiserat arbete för att komma till rätta med problemen.

I samma motion föreslås vidare att regeringen i sina ägaruppdrag och direktiv till statliga bolag, verk, affärsverk och myndigheter bör uppdraga åt dessa att enbart använda sjöfartstransporter som är certifierade enligt RSI, Responsible Shipping Initiative (yrkande 7). Motionärerna anser att myndigheter och statliga bolag ska ha ett särskilt ansvar för att deras verksamhet är hållbar, både när det gäller klimat, miljö och social hållbarhet. Motionärerna pekar på att ett sådant ansvar många gånger inte tas och att flera statliga bolag använder sig av transporter till sjöss, utan att ställa krav på arbetsmiljö och anställningsvillkor ombord på de fraktfartyg som anlitas. Motionärerna vill att alla verksamheter som det offentliga på något sätt styr över, även genom ägande, ska föregå med gott exempel.

Motionärerna framför i samma motion 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 (yrkande 8). Motionärerna pekar på att cabotagemarknaden numera utgör en del av den gemensamma europeiska marknaden och att utländska fartyg på ett helt annat sätt än tidigare kan komma att operera mer eller mindre ständigt i svenska farvatten. Enligt motionärerna kan ett rederi i princip välja att bedriva linjefart i den svenska skärgården med fartyg flaggade i t.ex. 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. Motionärerna anser 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 beträffande tillsyn och regler för sjösäkerhet, anställningsvillkor och arbetsmiljö.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2211 vikten av en trygg och säker sjöfart (yrkande 16). Motionärerna pekar på att säkerheten för fartyg måste tas på största allvar liksom lastning och lossning på land samt säkerhetsrutiner på terminaler och ombordstigning. Enligt motionärerna är arbetet med att förebygga olyckor på sjön speciellt eftersom förhållandena är extra svåra när olyckor även kan få omfattande påföljder för djur och växtlighet. Säkerhetsarbetet både till land och till sjöss behöver därför prioriteras.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3469 betydelsen av att säkerställa rekrytering av ny personal till sjöfarten (yrkande 8). Motionärerna pekar på svårigheter att rekrytera personal till svenska båtar och att yrken till sjöss lockar allt färre unga människor. Internationella rederier anställer personal från fattiga delar av världen med mycket låga löner. Enligt motionärerna varken kan eller ska svenska rederier konkurrera med låga löner och sämre anställningsvillkor. Den svenska modellen är i stället att konkurrera med kompetens och hög utbildningsnivå. Enligt motionärerna bör regeringen göra en översyn och i dialog med svenska rederier och hamnar se över olika utbildningsalternativ i syfte att säkerställa sjöfartens långsiktiga personalbehov.

Utskottets ställningstagande

Utbildning och kompetensförsörjning

Utskottet vill inledningsvis understryka vikten av en långsiktigt god kompetensförsörjning inom sjöfarten och att det är angeläget att branschens aktörer, berörda myndigheter och utbildningsanordnare samarbetar kring detta.

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

I Internationella sjöfartsorganisationens internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) anges hur utbildningen för sjöpersonal ska vara utformad. Sverige anslöt sig till konventionen i början av 80-talet och den har sedan dess utgjort grunden för i stort sett all utbildning som bedrivs för sjömän. Genom bl.a. fartygs-säkerhetsförordningen (2003:438), förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal införlivas STCW-konventionen i svensk rätt. Förordningen om behörigheter för sjöpersonal beskriver bl.a. vilka praktiska och teoretiska kunskaper som krävs för att en viss behörighet ska kunna utfärdas. Av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd framgår också vilka rättigheter de olika behörigheterna ger.

Mot bakgrund av att det är angeläget att tillgodose behovet av en långsiktig kompetensförsörjning inom infrastruktur- och transportsektorn välkomnar utskottet den utvidgning av ändamålet för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22 som gjorts från 2020. Ändringen

innebär att anslaget även får användas till att utbilda eller ge bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn (prop. 2019/20:1, bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111).

Ett initiativ som utskottet vill nämna är den s.k. Sjöfartskonvojen som Sjöfartsverket och Transportföretagen genomförde under juli 2019. Syftet var att informera om sjöfartens betydelse för Sverige men också informera om vilka olika arbetsmöjligheter det finns inom sjöfartssektorn. Konvojen erbjöd besökare i elva hamnar runt om i Sverige att komma ombord på isbrytaren *Atle* i syfte att locka unga till sjöfarten. Sjöfartsverket anger att ansökningarna till sjöbefälsutbildningarna har ökat både på Chalmers i Göteborg och på Linnéuniversitetet i Kalmar och att fler kvinnor nu söker sig till sjöfarten, vilket utskottet finner uppmuntrande.

Arbetsvillkor och arbetsmiljö

Många av de svenska reglerna på arbetsmiljöområdet inom sjöfarten har sitt ursprung i internationella krav från Europeiska unionen, Internationella arbetsbyrån (ILO) eller Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), som Sverige har förbundit sig att följa. Det görs genom att kraven införs i svenska författningar.

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

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

dokumentationskontroll, periodisk besiktning eller som en inspektion ombord. Myndigheten genomför även kontroll av rederier.

När det gäller hur skyddsombud utses finns regler om detta i 6 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160) där det anges att dessa utses av en lokal arbetstagarorganisation som är eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till arbetsgivaren. Finns det inte någon sådan organisation utses skyddsombud av arbetstagarna. För ett arbetsställe där en sådan skyddskommitté som avses i 8 § inte har tillsatts får en lokal avdelning inom ett förbund eller en med en sådan avdelning jämförlig sammanslutning av arbetstagare utse ett skyddsombud utanför kretsen av arbetstagarna på arbetsstället, ett s.k. regionalt skyddsombud. Rätten att utse ett regionalt skyddsombud gäller endast om avdelningen eller sammanslutningen har någon medlem på arbetsstället.

I arbetsmiljölagen anges även att bestämmelser om hur skyddsombud på fartyg ska utses finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364). 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.

Utskottet vill här också påminna om att infrastrukturminister Tomas Eneroth vid en frågestund i riksdagen i mars 2020 framhöll att det är principiellt viktigt att det är de fackliga organisationerna som är de anställdas företrädare som utser sina skyddsombud. I den mån gällande regelverk visar sig vara i konflikt med detta så sig ministern vara beredd att göra en översyn på området.

Transportstyrelsen redovisade i september 2019 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 relaterat till bristande skydd mot olyckor. Fartyg som är

registrerade utanför Europa har i högre grad brister relaterat 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 jämfört med 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 och kvinnliga sjömän upplever generellt en sämre social och organisatorisk arbetsmiljö. I rapporten anför Transportstyrelsen att den behöver se över sina arbetsätt 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 arbetsätt och samarbeten för att öka möjligheterna att upptäcka dolda brister under hamnstatskontroller av utländska fartyg. Utskottet välkomnar att Transportstyrelsen gör denna angelägna översyn och vidtar relevanta åtgärder.

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

Utskottet vill i detta sammanhang även uppmärksamma att olika aktörer inom sjöfartsbranschen tar vällovliga initiativ som syftar till att främja förbättrade villkor. Som exempel kan nämnas det initiativ som några av Sveriges största köpare av bulktransporter till havs – EFO, Lantmännen, Stockholm Exergi och Södra – tog hösten 2019 då de bildade 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 kunna arbeta med inspektioner på ett mer effektivt sätt, genom gemensamma standarder och bättre informationsdelning. RSI underlättar också fraktköparnas kravställning i transportavtalen med redarna. RSI har ambitionen att knyta till sig fler fraktköpare som vill arbeta för mer ansvarsfulla transporter till sjöss.

Regler för behörigheter

Konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (den s.k. STCW-konventionen) är genomförd i EU-rätten genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Direktivet justerades något 2019 genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1159 för att införa förbättrade möjligheter att erkänna tredjelandshörigheter, vilket ska vara genomfört senast den 2

augusti 2021. Utskottet kan konstatera att regelverket bidrar till att upprätthålla en hög nivå av sjösäkerhet och att förhindra föroreningar. Regelverket gör det också lättare för sjöfolk att röra sig fritt inom EU, vilket gör sjöfartssektorn mer attraktiv som karriärval och hjälper till att åtgärda bristen på kvalificerad personal. Enligt den gemensamma EU-mekanismen för erkännande av behörighetsbevis och certifikat för sjöfolk från länder utanför EU kontrollerar kommissionen regelbundet att EU:s medlemsländer och tredjeländer uppfyller kraven i EU:s direktiv och i konventionen.

När det gäller frågan om att anpassa bemanningsreglerna för den mindre yrkessjöfarten vill utskottet påminna om det uppdrag som Transportstyrelsen fick 2016 att se över bemannings- och behörighetsregler och reglernas tillämpning för fartyg som omfattas av projektet nationella föreskrifter (PNF). Bakgrunden till uppdraget var att företag och organisationer inom den nationella sjöfartsbranschen framfört att Transportstyrelsens behörighets- och bemanningskrav inte alltid är anpassade till den dagliga verksamheten. Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen i september 2017 redovisade en gedigen rapport där resultatet av den genomförda översynen av bemannings- och behörighetsregler för nationellt reglerade fartyg presenterades (dnr TSS 2016-404). Översynen resulterade sedermera i ett antal föreskriftsändringar som trädde i kraft den 1 januari 2018 och avser behörigheter med syftet att ge ökade möjligheter för sjömän inom skärgårds-trafiken att tillgodoräkna sig tillräcklig behörighetsgivande tjänstgöring och ge ökade möjligheter för rederierna att bemanna sina fartyg.

Kustfartstillstånd (cabotage)

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

- Trafik med EU-flaggade fartyg och fartyg i godkända register. Tillträde till svensk kustfart för EU-flaggade fartyg regleras i Rådets förordning (EEG) 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotageförordningen).
- Trafik med fartyg från länder där bilaterala avtal om ömsesidigt tillträde finns. Tillträde till svensk kustfart medges till fartyg från länder där bilaterala avtal om ömsesidigt tillträde finns. När ett sådant bilateralt avtal mellan länderna finns behöver fartyget inte något särskilt kustfartstillstånd.
- Trafik med fartyg som har fått kustfartstillstånd för enstaka resa (s.k. ad hoc-tillstånd). Transportstyrelsen kan efter ansökan bevilja tillstånd att transportera gods eller passagerare i svensk kustfart om svenskregistrerad tillgänglig transportkapacitet saknas (se förordning 1974:235). Ett kustfartstillstånd medges så gott som uteslutande för en enstaka resa.

Under särskilda omständigheter kan tillstånd ges för fler resor under en begränsad tidsperiod, t.ex. transport av material till broarbeten och muddringsarbeten.

När det gäller s.k. sjöfartscabotage och reglerna för sådana transporter vill utskottet påminna om att Stockholms universitet efter en överenskommelse med Regeringskansliet genomförde 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.

Sammanfattande bedömning

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla vikten av att det ska råda goda arbetsförhållanden ombord på fartyg, ändamålsenliga bemannings- och behörighetsregler samt en stabil kompetensförsörjning inom sjöfartsområdet. Utskottet utgår från att regeringen följer dessa frågor och vid behov tar initiativ till de regeländringar som behövs. När det gäller anpassningar av bemanningsregler för den mindre yrkessjöfarten vill utskottet peka på att det nyligen har genomförts en gedigen översyn inom området och att utskottet utgår från att berörda myndigheter vid behov anpassar reglerna för behörigheter och utbildning för sjöfolk på ett ändamålsenligt sätt inom ramen för internationella överenskommelser. Med hänvisning till de översyner som genomförts och det arbete som i övrigt pågår inom området finner utskottet inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrks motionerna 2020/21:791 (C) yrkandena 1–3, 2020/21:1314 (V) yrkandena 1–8, 2020/21:2211 (SD) yrkande 16 och 2020/21:3469 (M) yrkande 8.

Vissa internationella frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om internationell samverkan kring vissa sjöfartsfrågor och skydd mot sjöröveri. Utskottet hänvisar till det arbete som sker inom ramen för internationellt samarbete.

Jämför reservation 25 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framförs att Sverige bör verka aktivt i internationella samarbeten som berör sjöfarten (yrkande 8). Motionärerna menar att sjöfarten är ett prioriterat område när det gäller internationella samarbeten och ser därmed positivt på det arbete som utförs i sjöfartsorganisationer som t.ex. den internationella sjöfartsorganisationen IMO. Vidare anför motionärerna i samma motion att svenska intressen i särskilt otrugga farvatten bör säkras (yrkande 22). Motionärerna pekar på att det i andra länder finns områden där omfattande sjöröveri förekommer. Sjørövarna kan ta över stora fartyg och begär oftast höga lösesummor för att låta fartygen fortsätta sin färd. Det finns ett generellt behov för sjöfarten att undvika dessa attacker. Hur skyddet ska vara utformat bör lyftas upp i ett internationellt forum, och motionärerna menar att skyddet kan vara både proaktivt och reaktivt.

Utskottets ställningstagande

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

Den integrerade havspolitikerna inom EU initierades genom EU-kommissionens vitbok om politikområdet hösten 2007, den s.k. blåboken. Europeiska unionens råd har vid flera tillfällen antagit slutsatser kopplade till den integrerade havspolitikerna. Den integrerade havspolitikerna fokuserar på

havsområdena inom EU och internationellt t.ex. via partnerskap med Kina och Kanada, samt biståndsrelaterade projekt.

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

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

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

Utskottet kan liksom tidigare konstatera att frågan om sjöröveri dessvärre ständigt är aktuell inom vissa områden och att problemen med detta kvarstår. Utskottet bedömer samtidigt att frågan om att bekämpa denna form av brottslighet bör tas om hand inom ramen för internationellt samarbete. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att 2006 års sjöarbetskonvention trädde i kraft i Sverige 2013 och att ILO därefter antagit ett antal ändringar i konventionen under 2018. Ändringarna berör en sjömans rättigheter vid sjöröveri och väpnat rån mot fartyg. Anledningen till denna ändring är att stärka sjömäns anställningsskydd, och de rättigheter anställningsförhållandet ger, i det fall de i sitt arbete som anställda på ett fartyg råkar ut för sjöröveri eller väpnat rån och därvid tillfångatas. Riksdagen beslutade i maj 2020 om att godkänna 2018 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention (prop. 2019/20:85, bet. 2019/20:TU16, rskr. 2019/20:280).

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motion 2020/21:2211 (SD) yrkandena 8 och 22.

M/S Estonia

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att tillsätta en ny utredning om M/S Estonias förlisning med hänvisning till pågående initiativ inom området.

Bakgrund

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

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

För att skydda M/S Estonia som ett sista vilorum för olycksoffren från all störande verksamhet ingick Estland, Finland och Sverige en överenskommelse som bl.a. innebär att området kring vraket ska betraktas som ett sista vilorum för olycksoffren och att all störande verksamhet ska kriminaliseras (SÖ1995:36, Estoniaöverenskommelsen). Sverige införde en särskild lag om gravfrid som trädde i kraft den 1 juli 1995. För att ytterligare förstärka skyddet av vraket som ett sista vilorum för olycksoffren antogs i Stockholm den 23 april 1996 ett tilläggsprotokoll till Estoniaöverenskommelsen (SÖ 1997:52). I egenskap av depositarie har Sverige noterat att Danmark, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland och Storbritannien har tillträtt Estoniaöverenskommelsen.

Haveriplatsen har också varit under kontinuerlig bevakning. Under de första åren låg en svensk isbrytare vid platsen. Senare infördes elektronisk övervakning som sköts av den finska kustbevakningen.

Lagen (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia reglerar skydd av gravfriden i nationell lagstiftning.

Motionen

Ann-Christine From Utterstedt (SD) föreslår i motion 2020/21:3148 att det tillsätts en ny utredning tillsammans med Estland och Finland om Estonias förlisning. Enligt motionären har utredningen efter Estonias förlisning inneburit många frågetecken, inte bara om förlisningen som sådan utan även om den svenska regeringens agerande i frågan. Motionären pekar på att vraket under årens lopp har flyttat sig på botten och att nytagna bilder nu visar upptäckten av ett stort hål på ena sidan av skrovet. Enligt motionärerna gör bilderna att nya frågor ställs och att detta i kombination med den tidigare utredningens obesvarade frågor och den svenska regeringens agerande i frågan bör vara tillräckligt för att en ny utredning tillsätts. För att den ska bli så grundligt utförd och rättvisande som möjligt bör utredningen av den mörka katastrofen på Östersjön enligt motionären ske tillsammans med både Estland och Finland.

Utskottets ställningstagande

Den 28 september 1994 förliste färjan M/S Estonia under en färd från Tallinn till Stockholm. Utskottet har därefter vid flera tillfällen behandlat motioner som rör förlisningen, senast våren 2020 (bet. 2019/20:TU8). Utskottet pekade då bl.a. på att två studier av fartygets sjunkförlopp har genomförts som i allt väsentligt bekräftar det händelseförlopp som enligt den internationella haverikommissionen (JAIC) orsakade M/S Estonias förlisning.

Mot bakgrund av nya uppgifter som framkommit i en tv-sänd dokumentärserie om M/S Estonia hösten 2020 lämnade inrikesminister Mikael Damberg den 15 oktober 2020 information till trafikutskottet om frågor kring ytterligare utredning om förlisningen av fartyget MS/Estonia. Trafikutskottets ledamöter har därefter även inbjudits att ta del av den information som inrikesministern lämnade om M/S Estonia vid utrikesutskottets sammanträde den 14 januari 2021.

Utskottet konstaterar att inrikesministern under hösten 2020 besvarat flera skriftliga frågor som rör ytterligare utredning om förlisningen av fartyget M/S Estonia. I ett svar på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:618) som lämnades den 2 december 2020 redovisade inrikesministern bl.a. att regeringen med anledning av de nya uppgifterna om skador på M/S Estonias skrov har inlett en konstruktiv dialog med Estland och Finland. Detta samtidigt som haveriutredningsmyndigheterna i Estland, Finland och Sverige genomför en gemensam preliminär bedömning av de nya uppgifterna. Eftersom Estland är

flaggstat sker detta under ledning av den estniska haveriutredningsmyndigheten. Inrikesministern pekade på att den preliminära bedömningen syftar till att överväga om nya utredningsåtgärder bör vidtas och i så fall vilka slags åtgärder. Ytterligare olycksundersökningar vid M/S Estonias förlisningsplats ska i förekommande fall utföras av en eller flera permanenta olycksundersökningsmyndigheter i enlighet med den reglering som gäller för det. Inrikesministern framhöll även att regeringen tar de nya uppgifterna om skador på M/S Estonias skrov på största möjliga allvar och kommer att vidta de åtgärder som kan behövas med anledning av det.

Regeringen har därefter den 28 januari 2021 skickat ut en promemoria på remiss med förslag på en ändring i gravfridslagen som möjliggör dykning och annan undervattensverksamhet som avser att utreda förlisningen. Den lagändring som föreslås innebär att det införs ett nytt undantag från det straffsanktionerade förbudet mot dykning och annan undervattensverksamhet i det gravfridskyddade området. Det nya undantag som föreslås ska avse dykning och annan undervattensverksamhet som syftar till att utreda förlisningen och endast gälla för estnisk, finsk och svensk myndighet eller verksamhet på någon av dessa myndigheters uppdrag. Regeringen planerar att lämna förslag till riksdagen under våren 2021 och ambitionen är att lagändringen ska kunna träda i kraft den 1 juli 2021. Mot bakgrund av vad som här anförts finner utskottet inte skäl att ta något initiativ med anledning av motion 2020/21:3148 (SD). Motionen avstyrks därmed.

Båtregister

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 26 (C).

Bakgrund

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

fiske i saltsjön och båtar som tar fler än tolv passagerare är registreringspliktiga även om båtens största längd understiger 5 meter.

Regeringen gav i december 2009 Naturvårdsverket i uppdrag att föreslå ett system för omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar samt, utifrån Statskontorets förslag i rapporten Vrak och ägarlösa båtar (2008:6), föreslå ett system för att spåra ägare samt forsla bort och eventuellt skrota övergivna nedskräpande fritidsbåtar. Naturvårdsverket presenterade i juni 2011 rapporten Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar. I rapporten lämnas bl.a. förslag om att införa ett producentansvarssystem för fritidsbåtar, om ett obligatoriskt fritidsbåtsregister för alla fritidsbåtar som inte är registrerade i något annat register med motsvarande spåringsmöjlighet och om att ändra reglerna för att ge kommunerna bättre möjligheter att omhänderta fartygsvrak.

Transportstyrelsen genomför återkommande båtlivsundersökningar och den senaste som myndigheten presenterade avser hösten 2015. Den visade att det 2015 fanns uppskattningsvis ca 822 000 fritidsbåtar i Sverige. Antalet sjödugliga båtar uppgick till ca 756 000. Utöver dem fanns ca 65 500 båtar som inte var i sjödugligt skick och som inte planerades att sjösättas det närmaste året. Transportstyrelsen inledde hösten 2020 en ny båtlivsundersökning och resultaten från denna kommer att presenteras under våren 2021.

Motionerna

Abraham Halef (S) föreslår i motion 2020/21:2426 att möjligheten till återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister ses över (yrkande 2). Motionären pekar på att ändamålet med ett båtregister är att ge underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss. Motionären framhåller att inga båtar ska vara dumpade i sjöar och hav då ingen tar ansvar för det kvarglömda eller dumpade båtvraket och att det är orimligt att ansvaret för s.k. spökbåtar ligger hos kommunen som får ta kostnaden för bortforsling av vraken.

Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) påtalar i motion 2020/21:2711 behovet av att ta fram ett register över fritidsbåtar (yrkande 10). Motionärerna pekar på att antalet fritidsbåtar ökar och att det behövs ett register för att få ordning och reda på ägarförhållanden, motorer och utsläpp m.m. Motionärerna pekar vidare på att allt fler gamla fartygsskrov blir liggande i vattnet när de är uttjänta och att det i dag blir kommunernas ansvar att betala för att få bort dessa.

Magnus Ek m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2020/21:2918 att möjligheten att införa ett obligatoriskt ägarregister för båtar eller en tvingande ansvarsförsäkring ses över (yrkande 31). Motionärerna pekar på att det finns ett stort antal uttjänta plastbåtar i Sverige som ofta innehåller giftiga ämnen från en tid då kemikalielagstiftningen inte var lika utvecklad och att en stor andel båtar blir dumpade i naturen och därmed riskerar att skapa långvariga miljökador. Samtidigt innehåller många båtar en mängd metaller och mineraler som enligt motionärerna skulle kunna användas i nya produktionsfaser om de bara återvanns. Motionärerna anser att lagstiftningen behöver ses över för att kunna förenkla hanteringen av skrotbåtar och vrak, och i samband

med det vill motionärerna att formerna för hur ett obligatoriskt register kan införas utreds.

Utskottets ställningstagande

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

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

Utskottet ser positivt på att det har tagits initiativ av privata aktörer och intresseorganisationer, t.ex. Svenska Båttunionsen och stiftelsen Håll Sverige Rent, för att finna konstruktiva lösningar på problemet med övergivna fritidsbåtsvrak. I t.ex. projektet Svenska skrotbåtar har Håll Sverige Rent kartlagt och inventerat uttjänta fritidsbåtar i Stockholms län, vilket resulterade i 38 funna skrotbåtar. Studien visade att det är svårt att identifiera ägaren till

övergivna båtar och att det är dyrt att skrota fritidsbåtar som är övergivna. Det finns även sedan några år tillbaka vissa båtskrotor som arbetar för att minska antalet övergivna båtar; bl.a. har man initierat ett projekt i syfte att etablera ett nationellt system för återvinning av fritidsbåtar.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma Båttretur som är ett nationellt nätverk för insamling och återvinning av fritidsbåtar. Nätverket hjälper båtägare att hitta transportörer och båtskrotor i hela landet. Båttretur är en samverkansplattform utan vinstintresse som arbetar för att det ska bli så enkelt som möjligt att skrota sin båt. Nätverket anvisar båtskrotor där återvinningen sker enligt lagkrav och producenternas anvisningar och med hänsyn till miljön. Vidare vill utskottet peka på att Havs- och vattenmyndigheten (HaV) under vissa perioder har arbetat med satsningar på båtskrotningspremier.

Frågan om att införa fritidsbåtsregister har behandlats av utskottet vid flera tidigare tillfällen, senast våren 2020 i betänkande 2019/20:TU8. Utskottet har då framfört att ett införande av fritidsbåtsregister skulle kunna innebära fördelar när det gäller sjösäkerhet och ordningsfrågor. Utskottet påtalade då att övergivna båtvrak är ett problem som växer i omfattning och att det ofta är markägaren som får bekosta bortforsling av vrak där ägaren inte går att spåra. Att plast- och träbåtar blir liggande i naturen under lång tid kan dessutom ge allvarliga negativa miljökonsekvenser. Båtarna förfular också miljön och kan på olika sätt innebära risker för människor. Utskottet framförde samtidigt att det inte är klarlagt om kostnaderna för införandet och upprätthållandet av ett register överväger nyttan med det, och mot denna bakgrund ansåg utskottet att det inte var motiverat med ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister. Utskottet vidhåller sin tidigare uppfattning och vill framhålla att det är angeläget att finna välfungerande och kostnadseffektiva lösningar där de problem som finns åtgärdas utan att fritidsbåtsägare drabbas av onödiga kostnader eller betungande administration. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2020/21:2426 (S) yrkande 2, 2020/21:2711 (MP) yrkande 10 och 2020/21:2918 (C) yrkande 31.

Sjömätning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om utmärkning av sjökort och mättillstånd i hav och vatten. Utskottet hänvisar till att det nuvarande systemet för att hålla utmärkning av sjökort aktuell och uppdaterad fungerar väl samt att gällande regler för sjögeografisk information är utformade för att säkerställa den nationella säkerheten.

Jämför reservation 27 (SD).

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2211 att utmärkningen av sjökort ses över (yrkande 23). Enligt motionärerna bör det upprättas en webbplats eller mobilapplikation där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater och på så sätt hjälpa Sjöfartsverket att notera och märka ut grund som inte finns med i befintliga sjökort. Genom att båtägare får möjlighet att hjälpa till så kan enligt motionärerna mer precis information märkas ut på sjökorten och olyckor som medför stora kostnader för den enskilde båtägaren och försäkringsbolagen kan på så vis undvikas.

Betty Malmberg (M) påtalar i motion 2020/21:2250 behovet av att se över hur berörda forskare och forskningsmyndigheter (som har säkerhetsklassats) kan erhålla permanent mättillstånd i hav och vatten (yrkande 2). Motionären framför vidare att de som erhåller mättillstånd för något område automatiskt bör erhålla spridningstillstånd för uppgifterna (yrkande 3). Motionären pekar på de problem som finns med att lagstiftning från 2016 ger fritidsbåtar möjlighet att mäta havsbotten med avancerade ekolod medan forskares arbete har försvärats. En forskare vid lärosäten behöver dels mättillstånd för att mäta, dels spridningstillstånd för att sprida och publicera data vilket enligt motionären är en lång procedur och där svarstiderna kan vara långa.

Utskottets ställningstagande

Utmärkning av grund

Mot bakgrund av motionsförslaget om utmärkning på sjökort vill utskottet inledningsvis påminna om att Sjöfartsverket ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. En viktig del i det arbetet är att producera sjökort av hög kvalitet och ge bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. All sjögeografisk information finns digitalt lagrad i en databas varifrån olika produkter produceras. Sjöfartsverket ger ut 117 sjökort tryckta på papper och levererar digitala sjökort till både handelsfartyg och fritidsbåtssektorn. Informationen i databasen är lagrad i sex olika skalområden. Hydrografisk information såsom djupkurvor och djupsiffror utgör, tillsammans med

nautiska objekt som fyrar, prickar och bojar, stommen i sjökorten. Sjökortsdatabasen uppdateras dagligen av Sjöfartsverkets personal och det görs ca 2 600 större förändringar per år i databasen. Utskottet noterar att informationsinsamling och kvalitetshöjande projekt pågår kontinuerligt för att förbättra produkterna. Sjöfartsverkets databas är heltäckande och innehåller information om kuststräckorna från Haparanda till Strömstad. Databasen innehåller även de stora sjöarna Väneren, Vättern, Mälaren och Hjälmaren samt Göta kanal, Trollhätte kanal och Dalslands kanal. Information om ändringar av sjökort distribueras ut snabbt via Underrättelser för sjöfarande (UFS).

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

Utskottet anser att det nuvarande systemet fungerar väl för att information och utmärkning på sjökort ska kunna hållas aktuell och uppdaterad. Därmed finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker motion 2020/21:2211 (SD) yrkande 23.

Tillstånd för sjömätning

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

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

av sjöar, vattendrag och kanaler från sjömätning prövas detta av Sjöfartsverket.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det av betänkandet som ligger till grund för de lagändringar som genomfördes fr.o.m. maj 2016 om skydd för geografisk information framgår att det i Sverige sedan lång tid tillbaka har ansetts nödvändigt att begränsa tillgången till landskapsinformation för att säkerställa den nationella säkerheten (bet. 2015/16:FöU6, rskr. 2015/16:165). Försvarsutskottet påpekade vidare att den nya lagen har samma syfte som den tidigare, dvs. att skydda uppgifter av betydelse för totalförsvaret. Försvarsutskottet konstaterade även att den föreslagna lagen innebär en rad lättnader, bl.a. i fråga om tillstånd för sjömätning och att när det gäller krav på tillstånd för spridning av geografisk information, undantas geografisk information om insjöar, vattendrag och kanaler. Mot bakgrund av vad som här anförts avstyrker utskottet motion 2020/21:2250 (M) yrkandena 2 och 3.

Reservationer

1. **Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 40 och
2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2, 3 och 7,
bifaller delvis motion

2020/21:3634 av Hans Rothenberg (M) och
avslår motionerna

2020/21:1939 av Boriana Åberg (M),
2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 38,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18 och
2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3.

Ställningstagande

Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Vi kan konstatera att detta stöd för rederier är en förutsättning för de fartyg som finns i svenska fartygsregistret. En försvårande omständighet är dock att rederierna inte på förhand kan få besked om de är berättigade till sjöfartsstöd. Eftersom långsiktighet är en viktig och bärande del för sjöfartsnäringen anser vi att stödet bör utformas på ett sådant sätt att besked ges för en rimligt lång tidsperiod. Om besked ges i förväg innebär detta vidare att företagen får rimliga förutsättningar att planera sin långsiktiga verksamhet. Vi anser därför att regeringen bör utreda en modell som ger förhandsbesked om sjöfartsstöd.

Vi vill vidare peka på att 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 verkamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen och vi vet att många i branschen ger uttryck för att myndighetskontakterna är komplicerade. Vi anser därför att det bör övervägas att införa en s.k. one-stop shop för

myndighetskontakter där det ska räcka med en enda kontakt in i myndighetsvärlden. Detta för att i så hög utsträckning som möjligt minska den byråkratiska bördan för sjöfartsbranschen. Vi anser därför att regeringen skyndsamt bör tillsätta en utredning för att förenkla de administrativa rutinerna.

En stärkt konkurrenskraft bidrar till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Vi menar att det därför är mycket viktigt att sjötrafikens olika avgifter och skatter, t.ex. farledsavgifter, lotsavgifter och stämpelavgifter, inte sammantaget innebär konkurrensnackdelar för svensk sjöfart. Mot denna bakgrund anser vi att regeringen bör göra en översyn av skatter och avgifter med en sammantagen bedömning av svensk sjöfarts konkurrenskraft i en internationell kontext.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

2. Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

bifaller delvis motionerna

2020/21:1939 av Boriana Åberg (M) och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 38 och avslår motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 40,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2, 3 och 7,

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3 och

2020/21:3634 av Hans Rothenberg (M).

Ställningstagande

För att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen anser vi att det bör inrättas en samverkansplattform i form av ett sjöfartsråd. Rådet bör ges mandat att ta fram en långsiktig strategi för hela den maritima näringen och årligen rapportera till regeringen. Vi anser vidare att rådet bör ha en allsidig sammansättning och bestå av bl.a. den maritima industrin, fackliga parter, berörda myndigheter

samt forsknings- och utbildningsinstitutioner. Här kan även internationell kompetens i form av organisationer ingå. Vi menar att fokus bör vara att lägga fram förslag för stärkt svensk sjöfart med liknande villkor och förutsättningar som konkurrerande sjöfartsnationer. Rådet bör även identifiera tillväxthämmande faktorer inom hela sjöfartsområdet – såväl oceantrafik, kustsjöfart som trafik på de inre vattenvägarna. Vi vill att målet för Sjöfartsrådet bör vara att ta fram väl förankrade underlag som kan ligga till grund för politiska beslut.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

3. Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20 och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18,

bifaller delvis motion

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3 och

avslår motionerna

2020/21:1939 av Boriana Åberg (M),

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 38 och 40,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2, 3 och 7 samt

2020/21:3634 av Hans Rothenberg (M).

Ställningstagande

Jag anser att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen. Ett gott exempel som jag vill peka på i detta sammanhang är Norge som nyligen antog 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 det också knutits en budget ur vilken man kan söka medel för gröna investeringar. Jag anser att det från svenskt håll är värt att eftersträva det angreppssätt som Norge har haft i denna plan, dvs. att samla relevanta aktörer och ta ett helhetsgrepp kring en grön utveckling av branschen.

Jag anser vidare att 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 – bör ses över.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

4. Konkurrensförhållanden och samverkan inom sjöfarten, punkt 1 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 38 och 40 samt

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 3,

bifaller delvis motionerna

2020/21:1939 av Boriana Åberg (M) och

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och

avslår motionerna

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 20,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2 och 7,

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3 och

2020/21:3634 av Hans Rothenberg (M).

Ställningstagande

Jag vill framhålla att svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling och konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra goda förutsättningar för import och export men också utifrån miljösynpunkt och sjösäkerhet. Genom en stor svenskflaggad handelsflotta kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten. För att stärka konkurrenskraften i den svenska sjöfarten anser jag att det bör tillsättas ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling.

Jag vill vidare peka på problemet med att rederierna i dag kan vara tvungna att vända sig till en rad olika myndigheter och att myndighetskontakten alltför

ofta är byråkratisk. Detta skulle kunna bli bättre om en garanti införs som innebär att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, där uppgifterna sedan slussas vidare till aktuell myndighet. Det skulle påtagligt minska tiden som rederierna behöver lägga på administration. Därmed vill jag framhålla behovet av att införa ”En dörr in”.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

5. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 2 (SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44 och

avslår motionerna

2020/21:1042 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1 och 2 samt

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4 i denna del.

Ställningstagande

Sjöfartsverket är ett affärsverk som delvis finansieras av farledsavgifter som erläggs när ett fartyg anlöper en hamn. Vi anser dock att man kan ifrågasätta den nuvarande modellen där Sjöfartsverket är ett affärsverk. För att minska fraktkostnaderna blir fartygen större, och större fartyg ger färre anlöp. Vi ser att Sjöfartsverket därmed tvingas att höja farledsavgifterna för att få ekonomin att gå ihop. Effekten av höjda avgifter blir att redare som trafikerar hamnar mer frekvent med mindre fartyg får minskad lönsamhet och kan tvingas sluta anlägga svenska hamnar, vilket i sin tur resulterar i än högre farledsavgifter eftersom färre betalar. Det här är en negativ spiral där gods riskerar att lämna sjöfarten för att i stället transporteras på t.ex. lastbil. Vi anser att det är ett stort problem att Sjöfartsverket höjt avgifter för sjöfarten för att klara verkets budget, eftersom det hamnar i konflikt med det övergripande målet att flytta över godstrafik från väg till sjöfart. Vi vill även peka på att de svenska farledsavgifterna ur ett internationellt perspektiv är en udda företeelse. I och med att marknaden förändras behöver Sjöfartsverkets roll och organisation ses över. Vår vision är att Sjöfartsverket slutligen anslagsfinansieras och i större omfattning än i dag fokuserar på att stärka sjöfartens roll.

Riksdagen har tidigare riktat ett tillkännagivande till regeringen om att den bör utreda hur man kan förändra Sjöfartsverkets finansieringsmodell (bet. 2019/20:TU8, rskr. 2019/20:218). Regeringen har dock inte agerat i frågan ännu. För att möjliggöra en konkurrensstark svensk sjöfart vill vi att Sjöfartsverkets roll som affärsverk prövas kritiskt och att regeringen skyndsamt bör tillsätta utredningen av Sjöfartsverkets finansieringsmodell.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

6. Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering, punkt 2 (L)

av Helena Gellerman (L).

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 tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4 i denna del och avslår motionerna

2020/21:1042 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1 och 2,

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 5 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 44.

Ställningstagande

Sjöfartsverket har under flera år gått med underskott och pandemin har ytterligare förstärkt trenden. Det är därför angeläget att följa utvecklingen och vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa fungerande verksamhetsförutsättningar och ändamålsenlig styrning av den verksamhet som i dag bedrivs i affärsverksform. Jag anser att de rekommendationer som framfördes i Riksrevisionens rapport (RiR 2018:5) bör ingå i ett underlag för framtida beslut om styrningen av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket finansieras i huvudsak med avgifter från handelssjöfarten och det är myndigheten som bestämmer avgifternas storlek. Verkets nya avgiftsmodell för handelssjöfart har en viktig uppgift för att säkerställa en långsiktig stark ekonomi i balans. Samtidigt påverkar farleds- och lotsavgifterna den svenska sjöfarten och konsekvenserna bör noga följas och utvärderas. Min uppfattning är att Sjöfartsverket ska finansieras via avgifter. Mot denna bakgrund vill jag framhålla vikten av att följa Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

7. Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter, punkt 3 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 14 och 20, bifaller delvis motion

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2 och avslår motionerna

2020/21:775 av Daniel Bäckström (C) och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4 i denna del.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att Sverige och Finland är två av få länder som tillämpar farledsavgifter. Finland halverade dock sina farledsavgifter när SECA-direktivet infördes medan Sjöfartsverket i stället har infört en ny avgiftsmodell. Detta är något som fått vissa svenska redare att slå bakut på grund av mycket kraftiga höjningar av farledsavgifterna. Vi menar att en satsning på sjöfarten i ett första skede handlar om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket och lyfta bort kostnader från den svenska sjöfarten, t.ex. farledsavgifter. Därmed vill vi framhålla behovet av att ta bort farledsavgifter från sjöfarten.

Vi vill vidare framhålla att isbrytning är viktigt för att säkerställa att alla svenska hamnar kan ha öppet året runt. Isbrytarna ger även fartyg assistans genom att övervaka, dirigera och bogsera. Vi anser att sjöfartens kostnader för isbrytning, som ligger på 250–300 miljoner kronor årligen beroende på mängden is, bör sänkas eller tas bort.

Vi kan konstatera att lotsen genom sin kunskap om farleden och erfarenhet av att manövrera många olika typer av fartyg, bidrar till att säkerheten och tillgängligheten kan upprätthållas då fartyg trafikerar svenskt vatten. Sjöfarten som trafikerar Sverige betalar lotsavgifter som delvis finansierar Sjöfartsverkets verksamheter. Vi anser att lotsavgifterna behöver ses över eftersom fartygen är allt bättre tekniskt utrustade och har en bättre manöverförmåga, vilket gör att behovet av lots minskar. Därmed kommer förhoppningsvis antalet sjötransporter att öka om redare får rimligare kostnader.

Fartyg anpassade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera områden som definierats som inre vattenvägar och kraven för dessa fartyg är inte lika omfattande jämfört med havsgående fartyg, vilket beror på att länder som har

inre vattenvägar själva har rätt att sätta dessa regler. I Sverige kan regel-förenklingen nyttjas, bl.a. på Göta älv, Vänern och från Mälaren ut till kusten via Södertälje sluss. Vi kan konstatera att distanslotsning och borttagande av farledsavgifter skulle öka incitamenten att vilja trafikera inre vattenvägar. Vi anser därmed att Sjöfartsverket ska ges i uppgift att farledsavgiftsfria trafik på inre vattenvägar.

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

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter, punkt 3 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4 i denna del och avslår motionerna

2020/21:775 av Daniel Bäckström (C),

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 14 och 20 samt

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Sjöfartsverket finansieras i huvudsak med avgifter från handelssjöfarten och det är myndigheten som bestämmer avgifternas storlek. Verkets nya avgiftsmodell för handelssjöfart har en viktig uppgift för att säkerställa en långsiktig stark ekonomi i balans. Eftersom farleds- och lotsavgifterna samtidigt påverkar den svenska sjöfarten anser jag att konsekvenserna bör följas noga och utvärderas.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

9. Farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 4 (M, SD, L)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

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 motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 29,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 1,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 5,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 9 och

bifaller delvis motion

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21.

Ställningstagande

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

Vi kan konstatera att Sjöfartsverket redan i dag ge kan miljörabatt samtidigt som vi ser att detta system kan utvecklas så att farledsavgifterna långsiktigt och förutsägbart gynnar fossilfritt drivna fartyg. Den förändring av avgifterna som Sjöfartsverket har gjort har inneburit att kostnaderna har ökat ytterligare medan incitamenten för omställning till miljövänligare fartyg har minskat. Vi vill framhålla principen om att Sjöfartsverkets avgifter ska användas som styrmedel för att uppmuntra en övergång från fossila fartygsbränslen och att minska sjöfartens miljöpåverkan. Vi vill vidare peka på att det är bra att Sjöfartsverket tillsammans med företrädare för sjöfartsbranschen för en dialog om hur ett taxesystem kan utformas, där transporteffektivitet och incitament för kloka miljöval styr och där Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomiska förutsättningar säkerställs. Den som är med och ställer om mot hållbara och transporteffektiva transporter ska enligt vår uppfattning också kunna få en avgiftsreduktion. Vi vill därmed framhålla behovet av miljödifferenterade

farledsavgifter och anser att regeringen skyndsamt bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att ta fram en sådan modell.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

10. Farledsavgifternas miljöstyrande effekt, punkt 4 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 21 och
bifaller delvis motionerna
2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 29,
2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande
1,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 5,
2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och
2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 9.

Ställningstagande

Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferenterade avgifter. Jag kan dock konstatera att myndigheten dessvärre har haft svårt att miljödifferentera på ett tillfredsställande sätt. I dag får t.ex. fartyg som har eldrift – och därmed släpper ut noll CO² – höjda avgifter. Jag anser att Sjöfartsverket därför behöver ta ett helhetsgrepp i denna fråga. Jag vill se en bred översyn och förordar en utvecklad bonus–malus-modell. Jag anser också att Sjöfartsverket brister i sin analys av hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil och räls till sjöfart. Denna kritik är enhällig från Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys och Regelrådet. Mot denna bakgrund anser jag 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.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

11. Isbrytning, punkt 5 (SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 39 och avslår motionerna

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 10,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10.

Ställningstagande

Sverige har i dag fem statsisbrytare varav tre börjar närma sig en ålder om 50 år och behöver bytas ut. Vi anser att de nya isbrytarna ska ha bättre kapacitet att klara moderna miljökrav och kunna skapa isrännor som är 36 meter breda. Dagens isbrytare klarar endast isrännor om 24 meter vilket är otillräckligt för de fartyg som förväntas trafikera Bottenviken. Vi vill framhålla att isbrytarna är en förutsättning för att norrländska hamnar ska kunna hålla öppet under hela året och de är också en förutsättning för svensk konkurrenskraft i centrala branscher som stål och skog. Sjöfartsverket befinner sig för närvarande i en process för upphandling av designunderlag för nästa generations isbrytare och en fullständig bild av den kostnadskalkyl som föreligger kan inte bestämmas innan detta designunderlag är klart. Vi menar att en finansiering av isbrytarna via farledsavgifter skulle påverka importen mycket negativt. Mot denna bakgrund anser vi att finansieringen av nya isbrytare bör göras via anslag.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

12. Isbrytning, punkt 5 (C, L)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 10,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24 och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 10 och
avslår motion
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 39.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att isbrytarflottan börjar bli ålderstigen och bör moderniseras. Isbrytarna är viktiga för att säkerställa access till hamnarna och därmed tillförlitliga transporter för näringslivet. Stationsorterna har varit föremål för diskussion under årens lopp, men vi anser att de bör avgöras av behovet för näringslivet och då särskilt basindustrin där exporten är helt beroende av isfria rännor. Svenska isbrytare, som under stor del av året inte är i bruk borde i större utsträckning kunna användas i sjösäkerhetsarbetet, flyttning av farleder och trafikseparering i farlederna. Sverige behöver inom kort tydligare ta ställning till hur den befintliga isbrytarflottan ska fasa ut samt när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta ska upphandlas. Vi vill att regeringen skyndsamt går vidare med denna fråga men vill att man gör detta i ett bredare perspektiv där man beaktar alla basindustrins behov i nära dialog med godstransportörer, myndigheter, m.fl. En ytterligare aspekt som kan komma in är behovet av internationellt samarbete för att optimera upphandling och drift, inte minst med Finland. Vi anser därmed att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst genomförs utifrån olika behov från näringsliv och myndigheter.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

13. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 13 och 15 samt
avslår motionerna
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 43,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 7,
2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 5 och
2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 4.

Ställningstagande

För att ta sig från Göteborg till Vänern via sjövägen på Göta älv måste ett antal slussar passeras. Dessa slussar har enligt Trafikverket en maximal livslängd fram till 2030 och måste bytas ut mot nya innan dess för att trafiken på Göta älv inte ska behöva stängas ner. Göta älv har stora möjligheter att via prämtrafik kunna frakta gods som i dag går på lastbil och järnväg. Runt älven finns dock mycket kvicklera vars egenskaper gör att lerjordens hållfasthet försämras dramatiskt om leran skakas om. Om ett skred inträffar så kan det omfatta ett större område än beräknat och därmed få stora konsekvenser för Vänern ända till Göteborg och de sex kommuner som ligger i direkt anslutning till älven. Vi ser därmed betydelsen av att jordskredssäkra älven i närtid. För att minska kostnaden med jordskredssäkring görs detta lämpligen i samband med renovering eller ombyggnation av slussarna. Vi menar att ansvaret för att skredsäkra älven bör tillfalla staten, eftersom jordskredssäkring riskerar utebli om en allt för stor kostnad läggs på enskilda villaägare och små kommuner. Kommuner och fastighetsägare kan få bidrag med upp till 70 procent för att skredsäkra marken runt älven. Att skredsäkra och säkra infrastrukturen fullt ut bör vara statens ansvar. Vi vill därmed framhålla behovet av att påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredssäkring av Göta älv.

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

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

14. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 6 (KD, L)

av Magnus Jacobsson (KD) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 43,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 7 och

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 4 och

avslår motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 13 och 15 samt
2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M) yrkande 5.

Ställningstagande

För 10 år sedan påbörjades ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket kan leda till mer godstransporter till sjöss. Vi ser positivt på detta då en ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. Inlandssjöfarten är väl värd att uppmärksammas och utveckla, och vi anser att Sveriges inre vattenvägar behöver prioriteras när det gäller godstransporter och att kapaciteten för inrikes godstransporter via sjövägen behöver öka. Sjöfartsverket bör i samarbete med berörda kommuner arbeta fram en plan för att tillgängliggöra och möjliggöra mer godstransporter via inlandssjöfarten. Några av våra EU-klassade vattenvägar för inlandstrafik är bl.a. Göta älv, Vänern och Mälaren. För att Vänersjöfarten ska kunna fungera krävs att nya slussar byggs i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet. De nuvarande slussarna är utdömda till 2030. Likaså kommer satsningar att behövas i andra farleder och därutöver behöver farlederna muddras in till Göteborg och Luleå. Samverkan behöver dock ske mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för att se den sammanlagda infrastrukturen för transporter och få en mer effektiv användning.

Vi vill sammanfattningsvis framhålla att sjöfarten har en stor betydelse för att minska klimatbelastningen av transporter. Godstransporter till sjöss är mycket energieffektiva och stora klimatvinster görs när transporter flyttas från dieseldrivna lastbilar till båt. Vi vill därför se en överflyttning av godstrafik från vägarna till sjöfarten och detta rör främst kustsjöfarten och sjöfarten på de inre farlederna i Sverige. Därmed vill vi framhålla behovet av att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

15. Pråmtrafik, punkt 7 (SD, L)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD), Helena Gellerman (L) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 12 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 6 och

bifaller delvis motion
2020/21:1970 av Boriana Åberg (M).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att pråmtrafik är ett energi- och miljöeffektivt transportmedel och att transporter med pråmfartyg i city- och regionlogistik kan minska antalet tunga lastbilstransporter. På så sätt optimeras transportflöden och transportsystemet blir mer effektivt och hållbart. Dessvärre kan vi konstatera att endast 3 procent av den totala inrikes godstransporten gick på inre vattenvägar 2017 trots att landet har en lång kuststräcka och att det i Sverige finns ett stort antal hamnar. För att möjliggöra pråmtrafik i större utsträckning än i dag kan blickarna riktas mot Holland och Tyskland där trafiken med pråm har utvecklats under lång tid. EU:s regelverk för inre vattenvägar ger Sverige möjlighet att sätta våra egna regler eftersom våra vattenvägar inte passerar ett annat land. Vi vill peka på att inre vattenvägar i Sverige möjliggjordes 2014 men inget har gjorts för att öka trafiken. Regelverket för inre vattenvägar behöver ses över för att främja pråmtrafik på skyddade vatten. Det bör även utredas om lotsplikt och farledsavgifter kan reduceras. Mot denna bakgrund anser vi att regelverket för de inre vattenvägarna bör utredas vad gäller pråmtrafik i syfte att identifiera lagstiftning som hindrar pråmtrafik.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

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

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 19 och avslår motionerna

2020/21:152 av Hampus Hagman (KD),

2020/21:1973 av Johan Hultberg (M) yrkande 2 och

2020/21:2075 av Mattias Ottosson m.fl. (S).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att fler torrhamnar behöver användas för att få mer plats och effektivare flöden. En container som anlöper Göteborgs hamn lastas direkt på tåg utan att förtullas och transporteras sedan exempelvis till Falköping eller

Skövde till en torrhamn, där containern lastas av och förtullas. Genom snabb flytt av containern tar den inte upp onödig plats i hamnen. Vi menar att om detta ska fungera optimalt bör torrhamnarna klassas enligt gällande ISPS-regelverk som infördes av USA efter terrordåden den 11 september 2001. Säkerhetsklassningen bygger på ett skalskydd med övervakning och utbildad personal. Vi anser därmed att antalet säkerhetsklassade torrhamnar bör utökas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

17. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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 tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30,

2020/21:3357 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 18 och

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 5 och 11,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2711 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkande 17,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande

5,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 16.1 och 17 samt

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8 och

avslår motionerna

2020/21:1605 av Lars Thomsson (C),

2020/21:1969 av Johan Hultberg (M),

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 24–27,

2020/21:2496 av Eva Lindh (S),

2020/21:2711 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 18 och 19,

2020/21:2758 av Ann-Sofie Alm (M) yrkande 1,

2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkandena 3, 4 och 6,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15,

2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 5, 7 och 8,

2020/21:3257 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3 och

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 5, 6 och 8.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag där det finns en outnyttjad kapacitet. Precis som för övriga transportslag behövs dock fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Det är samtidigt centralt att dessa åtgärder inte blir en extra pålaga för svensk sjöfartsnäring och därmed försämrar dess konkurrenskraft. Vi kan konstatera att sjöfarten verkar på en global marknad och att ytterligare nationella regleringar riskerar medföra att svensk sjöfart och industri får konkurrensnackdelar i jämförelse med andra länder. Vi anser att nationella särkrav har relativt liten verkningsgrad i jämförelse med internationella åtaganden. Därför är internationella åtgärder inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation IMO viktiga för att minska utsläppen från den internationella sjöfarten och vi menar att Sverige bör vara pådrivande för att sjöfarten inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsätter på samma sätt som flyget. Därmed anser vi att regeringen kraftfullt måste driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan.

Vissa områden i världens hav är hemvist åt särskilt känsliga ekosystem, och en del av dessa områden är därför skyddade. Vi ser dock dessvärre att nya farleder inrättas i känsliga miljöer. Exempelvis beslutade IMO om ett nytt ruttsystem i Kattegatt från juli 2020. Detta är något som får till följd att antalet kommersiella fartyg kommer att öka kraftigt längs den svenska kusten nära Natura 2000-områden och ett planerat naturreservat. Vi anser därför att regeringen måste agera för att minska påfrestningen på marina skyddsområden så att fartygsrutter i sådana områden ändras och separeras från de biologiskt mest värdefulla havsområdena.

För att sjöfarten ska kunna ställa om måste staten bidra till att bygga upp en fungerande infrastruktur av fossilfritt bränsle i anslutning till de svenska hamnarna. Vår uppfattning är att staten inte ska peka ut ett specifikt drivmedel utan i stället skapa incitament för en växande fungerande marknad av fossilfria drivmedel i anslutning till de svenska hamnarna. Detta förutsätter en långsiktig plan där företag och stat samverkar och vi menar därför att regeringen skyndsamt bör tillsätta en utredning som formulerar tydliga mål i arbetet med att skapa en svensk sjöfart som långsiktigt drivs på fossilfria drivmedel. Vi anser att möjligheterna att kunna tillgodose miljövänligt bränsle i hamnar bör ses över i detta sammanhang.

Vi vill även påtala på att båtar som ligger i hamn med påslagna fossildrivna motorer är dyrt, omodernt och till skada för klimatet. Det finns ingen anledning till att inte alla fartyg som lägger till i svenska hamnar ska drivas av landström. Vi vill därför att det införs krav på landström när båtar ligger i svenska hamnar. Vi anser även att regeringen skyndsamt bör tydliggöra regelverket kring detta och att regeringen bör säkerställa tillgången på landström i alla svenska hamnar.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

18. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

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
2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 24–27 och
avslår motionerna
2020/21:1605 av Lars Thomsson (C),
2020/21:1969 av Johan Hultberg (M),
2020/21:2496 av Eva Lindh (S),
2020/21:2711 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 17–19,
2020/21:2758 av Ann-Sofie Alm (M) yrkande 1,
2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45,
2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP)
yrkandena 3–6,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15, 16.1 och 17,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,
2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 5, 7 och 8,
2020/21:3257 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30,
2020/21:3357 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7,
2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 18,
2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 5 och 11 samt
2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 5, 6 och 8.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att det i dag finns konsensus om att kraftfulla miljöåtgärder behövs för att kunna bidra till ett bättre globalt klimat och för att minska framtida utsläpp. Vi vill samtidigt peka på vikten av konkurrensneutrala miljöåtgärder som inte begränsar nationella företags konkurrensmöjligheter i förhållande till den gemensamma branschen eller sektorn. Detta då vi vet att osunda konkurrensförhållanden för företag resulterar i att jobb och tillväxt flyttar utomlands och tillhörande utsläpp därmed sker i något annat land (s.k. koldioxidläckage). Vi vill framhålla att miljöregler som berör sjöfarten som minimum bör gälla i hela Europa. Detta då det annars finns risk

för att industrier flyttar och utsläppen med dem. Vi anser vidare att risken för koldioxidläckage bör beaktas i samband med nya miljöförslag som berör sjöfarten.

Vi vill påminna om att reglerna för tillåten svavelhalt i marint bränsle för fartyg som trafikerar bl.a. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen skärptes i januari 2015 genom det s.k. svaveldirektivet. Sjöfart som trafikerar bl.a. Östersjön måste därmed ersätta fartygens högsvavliga bunkerbränslen med destillatbränslen som är väsentligt dyrare. Som alternativ till renare bränslen kan redarna även välja att använda utrustning som avlägsnar svaveldioxid ur fartygens rökgaser med rökgastvättar, s.k. skrubbrar. Vi ställer oss positiva till att minska utsläppen på Östersjön och till hårdare kontroller av att regelverket följs, men vi vill samtidigt betona vikten av att regler i största möjliga mån ska vara globalt omfattande så att de inte leder till snedvriden konkurrens. Vi anser därför att svaveldirektivet som minimum bör gälla i hela Europa.

När det gäller kväveoxider kan vi konstatera att det planeras ytterligare åtgärder för att begränsa sjöfartens utsläpp av dessa inom Nord- och Östersjöområdet. Vi anser att det är positivt att man genom detta förslag försöker införa förbättrande miljöåtgärder inom sjöfarten, men vi anser samtidigt att man bör införa reglerna inom så stora områden som möjligt. För att få bästa möjliga effekt bör minst hela EU omfattas av regler för kväveoxidutsläpp, annars riskerar fartyg som går genom svenska farvatten att få högre kostnader, vilket kan medföra att transportörer väljer andra fraktsätt än fartyg. Mot denna bakgrund anser vi att även kväveoxiddirektivet som minimum bör gälla i hela Europa.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

19. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (C)

av Mikael Larsson (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 motion

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15, 16.1 och 17, bifaller delvis motionerna

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 5,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 18 och

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 11 och

avslår motionerna
2020/21:1605 av Lars Thomsson (C),
2020/21:1969 av Johan Hultberg (M),
2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 24–27,
2020/21:2496 av Eva Lindh (S),
2020/21:2711 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 17–19,
2020/21:2758 av Ann-Sofie Alm (M) yrkande 1,
2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45,
2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkandena 3, 4 och 6,
2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 5, 7 och 8,
2020/21:3257 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3,
2020/21:3357 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7,
2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och
2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 5, 6 och 8.

Ställningstagande

Skandinavien och Sverige är omgivet av vatten och sjöfartsnäringen är därför av central betydelse för vårt välstånd och vår handel. Jag vill här peka på att sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan.

När det gäller den internationella sjöfarten tog IMO under våren 2018 beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart. Jag anser att detta är glädjande och att Sverige bör vara pådrivande för att dessa åtaganden uppfylls. Jag vill i sammanhanget framhålla vikten av att Sverige bör vara pådrivande inom IMO och EU för att säkerställa genomförande och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan.

Det är tydligt att elektrifieringen behöver bli en mer integrerad del av sjötrafiken och att fartyg bör använda landström, i stället för att ligga med motorer igång i hamn. Jag vill här peka på att ett sätt att styra över mot mer elanvändning i hamn är att införa miljözoner. Detta innebär att bara de fartyg som ansluter till landströmmen får komma in i citynära hamnar, medan fartyg som fortsätter gå på tomgång får lägga sig i ytterhamnar. Det skulle ge tydliga incitament för kryssningsfartygen att investera i anslutningsutrustning. Mot denna bakgrund anser jag att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartyg ligger i hamn.

Jag anser även att ansvarig myndighet bör ges i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

20. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45 och

avslår motionerna

2020/21:1605 av Lars Thomsson (C),

2020/21:1969 av Johan Hultberg (M),

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 24–27,

2020/21:2496 av Eva Lindh (S),

2020/21:2711 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 17–19,

2020/21:2758 av Ann-Sofie Alm (M) yrkande 1,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkandena 3–6,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15, 16.1 och 17,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,

2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 5, 7 och 8,

2020/21:3257 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30,

2020/21:3357 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 18,

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 5 och 11 samt

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 5, 6 och 8.

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma att Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde. Samtidigt utgör innanhavet en viktig transportled för bl.a. oljetransporter. Oljeutsläppen fortsätter dessvärre att vålla problem i Östersjön, och det är därför angeläget att skapa tydliga incitament för att undvika oljeutsläpp. Jag anser följaktligen att bötesbeloppen för utsläpp av olja i Östersjön bör höjas och att beredskapen för potentiella katastrofer i Östersjöområdet bör öka. På så sätt kan vi minimera eventuella skadeverkningar. En bestämmelse bör också införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett. Jag vill även lyfta fram frågan om skyddet för den biologiska mångfalden i haven. Främmande organismer som följer med i fartygens barlastvatten från andra hav innebär ett hot mot den biologiska mångfalden i bl.a. Östersjön. Dessa s.k. invasiva arter

kan föröka sig okontrollerat och tränga undan inhemska arter. Därför bör alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ha mottagningsanordningar för barlastvatten så att detta inte släpps ut i havet. Jag vill avslutningsvis även uppmärksamma frågan om sjöfartsel i hamn och jag anser att regeringen bör verka inom EU för gemensamma regler på området.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

21. Vissa miljö- och klimatfrågor, punkt 9 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,

2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 5, 7 och 8,

2020/21:3257 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 3 och

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 5, 6 och 8,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2496 av Eva Lindh (S),

2020/21:2711 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkande 18,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkandena 4 och 6,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 5 och 11 samt avslår motionerna

2020/21:1605 av Lars Thomsson (C),

2020/21:1969 av Johan Hultberg (M),

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 24–27,

2020/21:2711 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkandena 17 och 19,

2020/21:2758 av Ann-Sofie Alm (M) yrkande 1,

2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 25–28,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45,

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkandena 3 och 5,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 15 och 16.1,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30,

2020/21:3357 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7 och

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 18.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att infrastruktur spelar en mycket viktig roll i arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle. Genom att satsa på klimatsmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Ur klimatsynpunkt är det bra att transportera stora godsflöden på vatten i förhållande till t.ex. väg. Godstrafik till sjöss ska därför välkomnas.

Jag anser att fartyg bör stimuleras att använda landström, i stället för att ligga med motorer igång i hamn. Ett sätt att styra över mot mer elanvändning i hamn är att införa differentierade hamnavgifter eller att bara de fartyg som ansluter till landström får besöka de citynära hamnarna. Detta skulle ge tydliga incitament för fartygen att investera i anslutningsutrustning. Jag anser därmed att det behövs en ökad användning av landström för fartyg som ligger i hamn.

Jag vill vidare peka på behovet av beredskap i de svenska hamnarna för att kunna tillhandahålla fossilfria fartygsbränslen. Sverige bör här följa den utveckling som sker mot nya bränslen för sjöfarten och när behovet uppstår ska de svenska hamnarna kunna leverera fossilfria fartygsbränslen. Här anser jag att Energimyndigheten bör bistå hamnägarna i förberedelserna.

Då volymerna biogas som går att ta fram på ett hållbart sätt inte räcker för att täcka sjöfartens hela behov anser jag att Sverige behöver följa den utveckling som sker internationellt för att ersätta bränslet i den internationella sjöfarten. Jag anser att det behövs ett bränslebyte inom sjöfarten och att ett logiskt nästa steg är flytande biogas.

Jag kan samtidigt konstatera att förutsättningarna på olika platser är avgörande för vilka lösningar som är aktuella. För lokal sjöfart behöver därför infrastruktur komma på plats för olika lösningar som elektrifiering, biobränslen och vätgas. Det är här även viktigt att följa utvecklingen av elektrifierade fartyg och pråmar.

Jag kan slutligen konstatera att tvättade avgaser som förs ner i havet utgör en föroreningskälla i de marina ekosystemen och dessvärre blir den akuta effekten varaktig när havsmiljön kontinuerligt utsätts för skrubbevatten från fartyg. Jag vill därför peka på FN:s globala miljömål om att till 2025 förebygga och avsevärt minska alla former av föroreningar i havet och framhåller att Sverige bör arbeta för att skrubbrar som leder ner föroreningar i havet ska förbjudas.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

22. Bemanning och arbetsförhållanden, punkt 10 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och avslår motionerna

2020/21:791 av Ola Johansson (C) yrkandena 1–3,

2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–8 och

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16.

Ställningstagande

Svensk sjöfart vittnar om svårigheter att rekrytera personal till svenska båtar. Vi ser med oro på denna utveckling och anser att det är olyckligt att yrken till sjöss lockar allt färre unga människor. I stället anställer internationella rederier personal från fattiga delar av världen med mycket låga löner. Vi kan konstatera att detta innebär problem för svenska rederier som varken kan eller ska konkurrera med låga löner och sämre anställningsvillkor. Den svenska modellen måste liksom tidigare vara att konkurrera med kompetens och hög utbildningsnivå. Därmed finns det fortsatt mycket att göra för att svensk sjöfart ska bli en attraktiv arbetsgivare. Vi anser att regeringen bör göra en översyn och i dialog med svenska rederier och hamnar se över olika utbildningsalternativ i syfte att säkerställa sjöfartens långsiktiga personalbehov. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att säkerställa rekrytering av ny personal till sjöfarten.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

23. Bemanning och arbetsförhållanden, punkt 10 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16 och avslår motionerna

2020/21:791 av Ola Johansson (C) yrkandena 1–3,

2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–8 och

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi anser att säkerheten för fartyg som skeppar farligt gods eller tusentals passagerare måste tas på största allvar. Vi anser även att lastning och lossning på land, samt säkerhetsrutiner på terminaler och ombordstigning, kräver mycket hög säkerhet. Oavsett kapten, matros eller markbunden personal så är det enligt vår uppfattning av största vikt att ha säkra arbetsrutiner att följa om något oförutsett händer. De som arbetar till sjöss har dock i väsentliga avseenden andra förutsättningar att ta hänsyn till jämfört med vad som gäller vid arbete på land. Detta gäller bl.a. riskerna vid brand, akut sjukdom eller grundstötning som kan resultera i utsläpp. Vi menar att arbetet med att förebygga olyckor på sjön är speciellt eftersom förhållandena är extra svåra. Detta då sådana olyckor även kan få omfattande och svåra följder för djur och växtlighet. Vi anser därför att säkerhetsarbetet både till land och till sjöss behöver prioriteras. Mot denna bakgrund vill vi framhålla vikten av en trygg och säker sjöfart.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

24. Bemanning och arbetsförhållanden, punkt 10 (V)

av Jens Holm (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 motion

2020/21:1314 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–8 och avslår motionerna

2020/21:791 av Ola Johansson (C) yrkandena 1–3,

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16 och

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att Transportstyrelsens tillsyn inte fungerar tillfredsställande när det gäller arbetsmiljö och att myndigheten inte har eller kan förväntas ha all den kompetens som krävs för tillsynen av arbetsmiljön. Förutsättningarna för Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen skiljer sig då Arbetsmiljöverkets uppdrag specifikt är arbetsmiljön på olika arbetsplatser medan Transportstyrelsen normalt inte har ett sådant uppdrag. Däremot har Transportstyrelsen och dess inspektörer kunskaperna när det gäller det tekniska och sjösäkerheten, kompetens som Arbetsmiljöverket inte besitter och som är viktig när det gäller sjösäkerhet och olika certifikat. Jag anser

därför att regeringen bör återkomma med en plan för att överföra tillsynsansvaret för arbetsmiljön på arbetsplatser till sjöss till Arbetsmiljöverket i samarbete med Transportstyrelsen.

Jag vill framhålla att en förutsättning för att det systematiska arbetsmiljöarbetet ska fungera är att det finns trygga, utbildade skyddsombud på arbetsplatserna. För att arbetsmiljöarbetet ska fungera på bästa sätt och för att utsedda skyddsombud ska ha en rimlig möjlighet att fullgöra sitt uppdrag 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. Jag anser därför 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 regionskyddsombud får samma rättigheter till sjöss som på land i enlighet med arbetsmiljölagen.

Jag vill påtala att sjöfartens särslagstiftning och dess negativa påverkan på det systematiska arbetsmiljöarbetet samt den bristande myndighetstillsynen är omfattande. Regelverket för arbetsmiljö på fartyg är komplext, detaljerat och till delar omodernt, vilket i sin tur resulterar i att implementeringen av nya föreskrifter tar längre tid än vad som är rimligt, i vissa fall flera år. I normala fall är det arbetsgivarens ansvar att följa Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Inom sjöfarten är det dock Transportstyrelsen som meddelar vilka föreskrifter som rederierna ska följa och vilka de inte behöver följa. Jag anser att många av de särregler som gäller för arbetsmiljön ombord är onödiga och otidsenliga och t.o.m. kan vara direkt farliga för de anställda. Detta är inte rimligt och jag anser därför att regeringen bör göra en genomgripande översyn av särslagstiftningen för sjöfarten med syftet att minimera särslagstiftningen när det gäller arbetsmiljö och anställningsvillkor.

Transportstyrelsen har valt att delegera mycket av sitt tillsynsansvar, däribland arbetsmiljöfrågor, till klassningssällskap. Dessa befinner sig dock i en beroendesituation gentemot rederierna där kritik vid tillsyn kan leda till att ett klassningssällskap förlorar uppdrag och därmed inkomster. Vidare utförs vissa kontroller via redares egenkontroll där redaren därmed själv bestämmer om den uppfyller vissa krav. Jag vill här starkt ifrågasätta lämpligheten och opartiskheten i att myndighetstillsyn av arbetsmiljö delegeras till privata aktörer. Jag menar att myndighetsansvar och myndighetsutövning för att uppfylla rättssäkerhet och likvärdighet i bedömningar ska utföras av en ansvarig myndighet, inte av privata aktörer. Den nuvarande ordningen kan också ifrågasättas utifrån arbetsmiljölagens regler. Transportstyrelsen har dock bedömt att delegation till privat aktör kan ske. Jag anser utifrån detta att regeringen bör ge Transportstyrelsen direktiv om att inte överlåta tillsynsarbete i fråga om arbetsmiljö och anställningsvillkor till privata aktörer, såsom klassificeringssällskap och redares egenkontroll.

Det är i dag mycket vanligt att sjömän anställda av redaren arbetar ombord på fartyg när de ligger på varv och det kan ofta vara utländska varv både inom

och utanför EU som rederierna kontrakterat. Besättningen bor ofta ombord på fartyget under varvsvistelse men dessvärre råder det ofta samverkansbrister mellan rederierna och varven när det gäller arbetsmiljöarbete. Transportstyrelsen har svarat att tillsynen på utländska varv inte ligger inom myndighetens tillsynsområde och besättningen hänvisas därmed till den tillsynsmyndighet för arbetsmiljö som finns i det land där varvet ligger, vilket gör att de i vissa fall inte får något som helst stöd på grund av skillnader i lagstiftning och tillsyn i olika länder. Svenska arbetstagare utsätts därmed för onödiga och farliga risker och är i vissa fall rättslösa. Jag anser därför 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 vill påminna om att berättelserna under det som kallas för metoo-rörelsen var många och att uppropet även spreds inom sjöfarten. Att rösterna tystnat något innebär dock inte att problemen inte finns kvar. Detta framgår även av Transportstyrelsens rapport Sjömannens arbets- och levnadsvillkor som presenterades 2019 och som med tydlighet belyser att arbetsmiljön ombord behöver utredas och undersökas grundligt. Jag anser därför 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.

Jag vill också peka på att statligt ägda bolag, affärsverk, verk och myndigheter ska ha ett särskilt ansvar för att deras verksamhet är hållbar, när det gäller både klimat, miljö och social hållbarhet. Dessvärre tas detta ansvar långt ifrån alltid. Flera statliga bolag använder sig av transporter till sjöss utan att ställa krav på arbetsmiljö och anställningsvillkor ombord på de fraktfartyg som de använder sig av, samtidigt som många fartyg på den globala marknaden har fruktansvärda förhållanden ombord. Alla verksamheter som det offentliga på något sätt styr över, även genom ägande, ska enligt min uppfattning föregå med gott exempel. Jag anser därför att regeringen i sina ägaruppdrag och direktiv till statliga bolag, verk, affärsverk och myndigheter bör uppdraga åt dessa att enbart använda sjöfartstransporter som är certifierade enligt Responsible Shipping Initiative (RSI).

Cabotagemarknaden utgör numera en del av den gemensamma europeiska marknaden och gör att utländska fartyg på ett helt annat sätt än tidigare kan komma att operera mer eller mindre ständigt i svenska farvatten. Jag kan konstatera att ett rederi i princip kan välja att bedriva linjefart i den svenska skärgården med fartyg flaggade i det maltesiska fartygsregistret och med polska besättningar ombord. Detta utan att behöva följa svenska lagar och regler och utan att svenska myndigheter kan utöva tillsyn över verksamheten. I och med att det nuvarande regelverket i hög grad endast omfattar svenskflaggade fartyg öppnar det för illojal konkurrens genom att sjösäkerheten och arbetsförhållanden ombord på utländska fartyg som regelbundet utför inrikes sjötransporter i Sverige åsidosätts jämfört med svenskflaggade fartyg. Jag anser 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 konkurrensmöjligheter, för sjösäkerheten och för de anställdas trygghet och villkor. Därför anser jag att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett förslag för en sammanhållen lagstiftning 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.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

25. Vissa internationella frågor, punkt 11 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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
2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 8 och 22.

Ställningstagande

Vi anser att sjöfarten är ett prioriterat område när det gäller internationella samarbeten och ser därmed positivt på sjöfartsorganisationer som Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO). IMO arbetar med olika frågor som berör internationell sjöfart som t.ex. att inrätta och anta bestämmelser om ruttsystem. Vi vill framhålla att Sverige även fortsättningsvis bör verka aktivt i internationella samarbeten som berör sjöfarten.

Vi kan konstatera att för den som färdas i svenska farvatten är sjöröveri inte ett problem i dag. Seglar man runt jorden finns det emellertid områden där sjöröveri förekommer i hög utsträckning. Sjørövere kan ta över stora fartyg och begär oftast höga lösesummor för att låta fartygen fortsätta sin färd. Många gånger har fartyg endast vatten som försvar mot dessa nutida sjörövere som färdas i mindre och snabbgående båtar beväpnade med automatvapen och raketgevär. Det finns ett generellt behov för sjöfarten av att klara sig undan dessa attacker. Hur detta skydd ska utformas bör lyftas upp i ett internationellt forum, men vi vill framhålla att skydd kan vara både proaktivt och reaktivt. Vi anser att Sverige bör verka för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

26. Båtregister, punkt 13 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2918 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 31 och

bifaller delvis motionerna

2020/21:2426 av Abraham Halef (S) yrkande 2 och

2020/21:2711 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkande 10.

Ställningstagande

Jag vill peka på att det finns ett stort antal uttjänta plastbåtar i Sverige som ofta innehåller giftiga ämnen från en tid då kemikalielagstiftningen inte var lika utvecklad och att en stor andel båtar blir dumpade i naturen och därmed riskerar att skapa långvariga miljöskador. Jag vill samtidigt peka på att många båtar innehåller en mängd metaller och mineraler som skulle kunna användas i nya produktionsfaser om de bara återvanns. Dessvärre finns i dag inte något nationellt system för återvinning av gamla fritidsbåtar. Jag vill därför se en utredning av möjligheten till en skrotbåtspremie som skulle styra mot en ökad återvinning, vilket i sin tur skapar jobb, cirkularitet i materialflödena och minskar den negativa miljöpåverkan. Jag anser också att lagstiftningen behöver ses över för att kunna förenkla hanteringen av skrotbåtar och vrak, och i samband med det utreda formerna för hur ett obligatoriskt register kan införas. Mot denna bakgrund föreslår jag att möjligheten att införa ett obligatoriskt ägarregister för båtar eller en tvingande ansvarsförsäkring ses över.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

27. Sjömätning, punkt 14 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23 och

avslår motion

2020/21:2250 av Betty Malmberg (M) yrkandena 2 och 3.

Ställningstagande

När det gäller sjömätning kan vi konstatera att Sjöfartsverket främst mäter för EU-projekt och för att säkra upp befintliga farleder. Det innebär att sjömätningen är koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig. Sjöfartsverket utför även regelbundna kontrollmätningar över vissa farleder och sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar. Många båtägare navigerar i dag med digitala sjökort och kan därför enkelt märka ut grund. Båtägare skulle därmed kunna bistå Sjöfartsverket med att notera och märka ut grund som inte finns med på befintliga sjökort. Vi anser därför att en webbplats eller applikation bör upprättas där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater. Sjöfartsverket kan med den informationen undersöka om uppgifterna stämmer och senare märka ut dessa på sjökorten. Detta skulle kunna leda till att man får mer detaljerade sjökort i områden där Sjöfartsverket inte mäter. På detta sätt skulle onödiga olyckor som medför stora kostnader för den enskilda båtägaren och försäkringsbolagen kunna undvikas. Mot denna bakgrund föreslår vi att utmärkningen av sjökort ses över.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

2020/21:152 av Hampus Hagman (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda på vilket sätt staten ska prioritera mellan de svenska hamnarna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:775 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över en återgång till tidigare system för farledsavgifter för Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:791 av Ola Johansson (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvidgning av begreppet inre fart och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta den utländska behörigheten Master of Yachts på svenskflaggade båtar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra definitionen av de minsta yrkesfartygen från det otidsenliga begreppet dräktighet till 24 meter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1042 av Boriana Åberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att utreda för- och nackdelar med en sammanslagning av Trafikverket och Sjöfartsverket och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avlasta Sjöfartsverket från alla andra uppgifter än farledsmarkering, isbrytning, de delar inom sjö- och flygräddningstjänsten och sjömansservice som är konventionsstyrda samt lots och sjömätning där marknadslösning saknas och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1314 av Jens Holm 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 av fartygssäkerhetslagen så att fackliga organisationer får rätt att utse skyddsombud på arbetsplatserna ombord samt att regionskyddsombud får samma rättigheter till sjöss som på land i enlighet med arbetsmiljölagen, och detta tillkännager riksdagen 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 RSI, Responsible Shipping Initiative, och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett förslag för en sammanhållen lagstiftning för sjöfartscabotage i svenska vatten, i vilken alla fartyg som utför cabotage i svenska vatten lyder under svenska lagar och regler och svenska myndigheters tillsyn oavsett flaggstat, och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1605 av Lars Thomsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om grunderna inför nästa trafikupphandling, biogasproduktionens förutsättningar och att utreda möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen till förnybara bränslen i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1939 av Boriانا Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tillsätta ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1969 av Johan Hultberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra efterlevnaden av internationella regelverk avseende sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1970 av Boriانا Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en etableringsstrategi för prämtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1973 av Johan Hultberg (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regelförenklningar och samordnad tillsyn och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2075 av Mattias Ottosson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen undersöka möjligheten att utse hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort farledsavgifter från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort kostnader för isbrytning från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör tillsätta utredningen av Sjöfartsverkets finansieringsmodell och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör verka i internationella samarbeten som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om prämtrafik och tillkännager detta för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredsäkning av Göta älv och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att farledsavgiftsbefria trafik på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsverksamheten på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en trygg och säker sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra fjärrlotsnavigering av fartyg och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utmärkning av sjökort och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidläckage ska tas med i beräkningarna i nya miljöförslag som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöregler som berör sjöfarten som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svaveldirektivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att NO_x-direktivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över farledsavgifternas miljöstyrning och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2250 av Betty Malmberg (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur berörda forskare och forskningsmyndigheter (som har säkerhetsklassats) kan erhålla permanent mättillstånd i hav och vatten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de som erhåller mättillstånd för något område automatiskt bör erhålla

spridningstillstånd för uppgifterna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2426 av Abraham Halef (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2496 av Eva Lindh (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regler mot skrubbing och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2711 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram ett register över fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om så att trafiken går över mindre känsliga områden och om att tydligt peka ut i vilka områden båtar är tillåtna och var båttrafik är förbjuden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbud mot utsläpp av tvättvatten från skrubbrar inom hela Sveriges sjöterritorium bör införas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram regler och tydliga riktlinjer för undervattensbuller för både sjöfart och annan verksamhet som skapar ljud under vatten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2758 av Ann-Sofie Alm (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Kustbevakningen uppdraget att utöva tillsyn över svavelbestämmelserna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja bötesbeloppen för oljeutsläpp i Östersjön och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att höja beredskapen för potentiella katastrofer i Östersjöområdet och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en bestämmelse bör införas om att all olja som transporteras till havs ska

märkas med DNA så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett och tillkännager detta för regeringen.

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet bör ha mottagningsanordningar för barlastvatten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringen av nya isbrytare bör göras via anslag och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ”En dörr in” och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kritiskt pröva Sjöfartsverkets roll som affärsverk och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU ska verka för gemensamma regler för sjöfarts-el i hamn och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2918 av Magnus Ek m.fl. (C):

31. 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.

2020/21:2948 av Helena Lindahl m.fl. (C):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur ett generationsskifte med nya isbrytare bäst genomförs utifrån både näringslivet och myndigheterna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3048 av Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en kraftfullare miljödifferentiering av farledsavgifterna och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en grön hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av behovet av stödssystem och ekonomiska incitament för en ökad elektrifiering av sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att arbeta inom IMO för ytterligare miljöanpassning av sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbud mot utsläpp av skrubbevatten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3148 av Ann-Christine From Utterstedt (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en ny utredning tillsammans med Estland och Finland om Estonias förlisning och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C):

15. 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.
- 16.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att säkerställa implementering och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att flyget och sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfarten.

17. 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 tillkännager detta för regeringen.
20. 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.
21. 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 miljödifferenciering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten – vilket också inkluderar intermodala transportlösningar som stimulerar ett transportslagsövergripande godsflöde och överflyttning av gods till sjöfarten – och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst genomförs utifrån olika behov från näringsliv och myndigheter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar samt konsekvenserna av hur farleds- och lotsavgifterna påverkar den svenska sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om principen att Sjöfartsverkets avgifter ska användas som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket för de inre vattenvägarna bör utredas vad gäller prämtrafik i syfte att identifiera lagstiftning som hindrar prämtrafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsatt främja transporter på inre och kustnära vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en ökad användning av landström för fartyg som ligger i hamn och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst kan genomföras utifrån olika myndighetsbehov och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om beredskap i de svenska hamnarna för att kunna tillhandahålla fossilfria fartygsbränslen och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur för fossilfri drift av den lokala sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa utvecklingen av elektrifierade fartyg och pråmar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3257 av Nina Lundström m.fl. (L):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om scrubbers och FN:s globala miljömål om att till 2025 förebygga och avsevärt minska alla former av föroreningar i havet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3357 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka i IMO för att nya fartygsrutter inte ska inrättas i nära anslutning till särskilt känsliga områden och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftfullt driva på inom IMO för en kostnadseffektiv minskning av den internationella sjöfartens klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3469 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

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.
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 miljödifferenterade 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.
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.

2020/21:3612 av Cecilia Widegren (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjöfarten vad gäller avgifter, skatter och pålagor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för konkurrenskraften för sjöfarten i förhållande till andra transportslag och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bättre utnyttja våra vattenvägar för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3634 av Hans Rothenberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över de ekonomiska förutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfartens betydelse för att minska klimatbelastningen av transporter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa den utveckling som sker mot nya bränslen för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om beredskap i de svenska hamnarna för att kunna tillhandahålla fossilfria fartygsbränslen och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur för fossilfri drift av den lokala sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att farledsavgifter bör få en miljöstyrande effekt i relation till fartygens klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.