

# Motion till riksdagen 2018/19:1122

av **Jimmy Ståhl m.fl. (SD)**

## En konkurrenskraftig svensk sjöfart

---

### Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut.....	3
1 Sverigedemokraternas vision för en konkurrenskraftig svensk sjöfart .....	4
1.1 Vision.....	4
2 Svensk sjöfarts betydelse.....	5
3 Sjöfartens historiska betydelse .....	5
4 Konkurrens inom sjöfarten .....	6
5 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för en konkurrenskraftig sjöfart .....	7
5.1 Riktig sjöfartsmiljard .....	7
5.2 Ta bort farledsavgifter och se över lotsavgifter .....	7
5.3 Sjöfartsverkets roll.....	8
5.4 Tonnageskatt.....	8
6 Internationellt och europeiskt samarbete.....	9
6.1 Internationella sjöfartsorganisationer .....	9
6.2 Svensk sjöfart i Europa och på den inre marknaden.....	9
7 Stärkt infrastruktur för svensk sjöfart.....	10
7.1 Farledsfördjupningar.....	10
7.2 Slussar och jordskredssäkring.....	10
7.3 Lotsfri inlandssjöfart.....	11
8 Trygg och säker sjöfart.....	11
8.1 Säkerhetsklassade dryports .....	12
8.2 Lotsverksamhet.....	12
8.3 Alkobommar .....	12
8.4 Sjöroveri .....	13
9 Sjöfart med miljö i fokus.....	13
9.1 Svaveldirektivet .....	13

9.2 NO <sub>x</sub> -direktivet.....	14
10 Forskning, innovation och utbildning för framtidens sjöfart.....	14

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en sjöfartsmiljard 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 se över Sjöfartsverkets roll och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler fartyg bör ges möjlighet att omfattas av tonnageskatt och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör verka i internationella samarbeten som berör sjöfarten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strukturfonder som används till europeiska sjöprojekt endast ska stimulera reell tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska sjöprojekt lanseras och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa europafördraget enligt artikel 69 och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa europafördraget enligt artikel 5 i protokollet och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra farledsfördjupning i Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra farledsfördjupning vid Malmporten och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredssäkring av Göta älv och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att farledsavgiftsfria trafik på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsverksamheten på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för ett utökande av antalet säkerhetsklassade torrhamnar och tillkännager detta för regeringen.

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra fjärrlotsnavigering av fartyg och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidläckage ska tas med i beräkningarna i nya miljöförslag och tillkännager detta för regeringen.
23. 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.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svaveldirektivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att NO<sub>x</sub>-direktivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strategisk forskning inom sjöfarten bör prioriteras och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskning bör leda till reell tillväxt och stärkt sjöfartsnäring och tillkännager detta för regeringen.

## 1 Sverigedemokraternas vision för en konkurrenskraftig svensk sjöfart

Sverigedemokraterna ser sjöfartens stora betydelse för hela transportsystemet. Vår strategi för en konkurrenskraftig svensk sjöfart sträcker sig dock inte enbart till fartyg som trafikslag då vi menar att alla trafikslag bör vara inkluderade och tas med i en heltäckande transport- och infrastrukturplanering. I ett väl fungerande och hållbart samhälle bör förutsättningar skapas för sjöfarten att samverka med övriga trafikslag, oavsett om det gäller leveranser av produkter till en lokal butik på den svenska landsbygden, frakt av fordon till den internationella gruvindustrin, lokala sjötransporter eller internationell passagerartrafik. Även central myndighetsutövning och viktiga samhällsfunktioner som försvar, sjukvård och polis är i stort behov av båt och fartyg som transportmedel med tillhörande infrastruktur. Utöver sjöfarten och de övriga trafikslagens roll i samhället vill vi även lyfta fram vikten av digital infrastruktur. Digitaliseringen är grundbulten i dagens samhälle och vi menar att även digital informationsöverföring och digital infrastruktur ska planeras och samverka med övriga trafikslag för att generera bästa möjliga samhällsnytta.

### 1.1 Vision

Vi sverigedemokrater avser att stärka den svenska sjöfartens förutsättningar genom både direkta- och indirekta satsningar samt med nya- och skärpta lagförslag, men även genom en väl sammanhållen it-, infrastruktur- och transportpolitik, där alla trafikslag är inkluderade.

## 2 Svensk sjöfarts betydelse

Genom vårt geografiska läge kan man nästan säga att Sverige i det närmaste är en ö uppe i norr. Vi har en enormt lång kuststräcka med över 50 hamnar, och ur ett svenskt perspektiv är detta positivt då det mest effektiva sättet att frakta bl.a. varor till och från Sverige är med fartyg. Att frakta gods på vattnet är även effektivt ur miljösynpunkt och att man minskar belastningen på vägar och järnvägar. Sjöfarten är därmed mycket viktig, särskilt för den svenska industrin och näringslivet i sin helhet då vi har stor export bl.a. genom gruvnäring och skogsindustrin.

Den svenska sjöfarten kan delas in i flera olika transportsätt och fartygsbestyckningar, därav genererar detta ett mångfasetterat sätt att transportera varor och passagerare. Vi har exempelvis oceanfartyg som fraktar gods långväga, tex ifrån Sverige till USA eller Kina. Dessa fartyg är oftast mycket stora och rymmer mycket gods. Även inlandssjöfarten är av framtida betydelse men används idag flitigast i Holland och Tyskland, där man kör gods på floder, oftast med pråmtrafik. Holland har till och med satt upp riktlinjer om att 50 % av den inhemska trafiken ska utgöras av trafik på vattnet. Inom Sverige är det dock endast 7 % av godset som fraktas med fartyg.

Det finns en uppsjö av användningsområden för olika fartyg, allt från kraftfulla isbrytare, gigantiska fraktfartyg till högteknologiska forskningsfartyg. Går man sedan in på exempelvis fraktfartyg som ett enskilt segment så är det heller inget undantag, det finns även här en uppsjö med olika varianter. Fartyg kan därmed användas och klassificeras i en mängd olika varianter, exempelvis container-, styckegods-, RORO-, ROPAX- och rena PAX-fartyg. Passagerarfartyg som segment har även en stor roll och kan se väldigt olika ut gällande bl.a. stora kryssningsfartyg som seglar världen runt, till små fartyg som agerar likt en taxi ute i skärgården. Det finns särskilt många kryssningsfartyg som trafikerar Sverige regelbundet efter tidtabell. Stockholm, Göteborg och Helsingborg samt Ystad och Trelleborg har dagliga avgångar, ibland flera varje dag, där man bl.a. kan åka till Tyskland, Polen, Danmark, Finland, Estland och Lettland.

Den svenska kollektivtrafiken på sjön är även den av betydande. I exempelvis Stockholmsområdet trafikerar Waxholmsbolaget en sträcka på 20 mil mellan Arholma i norr och Landsort i söder. Sverige har av historiska skäl många städer nära eller runt vatten, då det var enkelt att ta sig fram via vattenvägen innan bilarna gjorde sitt intåg. Detta gör att kollektivtrafiklösningar även idag via vatten många gånger är både smidiga och ekonomiska. Det finns även andra transportsätt på svenska vatten. Exempelvis en pråm är ett lastfartyg, vanligen utan egen framdrivningsmaskin, avsedd att bogseras. Den har vanligtvis fartygsskrov och kan vara flatbottnad och plattgattad i både för och akter. Pråmar kan både bogseras eller knuffas och förekommer mest i flod-, insjö- och havstrafik. Pråmar kan lasta allt från bulk till container. De är inte djupgående och kan även ha egen kran ombord, därmed kan de arbeta där det inte finns en hamn och har därmed en positiv särställning i den svenska sjöfarten.

## 3 Sjöfartens historiska betydelse

Under 1600-talet gick Sverige från att vara ett litet, fattigt kungarike i den nord-europeiska periferin utan större inflytande till att bli en av de viktigaste stormakterna i europeisk politik. I och med tidigt 1600-tal till början av 1700-talet så var vi kanske den

mäktigaste staten kring hela Östersjön. Runt 1730-talet kom dock handeln igång på allvar med Ostindiska Companiet i spetsen. Svenska Ostindiska Companiets hade då sitt säte i Göteborg och alla expeditioner startade och slutade därmed i den västliga svenska hamnstaden. Handelsresor på 30 månader var inte ovanliga på den tiden, då dessa expeditioner begav sig ända till Kina där man bytte till sig te, porslin, kryddor och siden. Den svenska sjöfartens riktiga guldålder inleddes dock efter andra världskriget, då vår varvsindustri fortfarande var i full produktion och Sverige hade därmed en av de största varvsindustrierna i världen.

Idag ser dock den globala sjöfarten annorlunda ut, särskilt för svensk del gällande bl.a. konkurrens och handel med varor i allmänhet. Sjöfartens största konkurrent idag är lastbilen, men även tåget fraktar mycket gods. Sjöfarten har dock stora volymfördelar om man jämför med konkurrenterna även om det tar längre tid att komma fram till slutdestinationen. Fartygen fraktar allt ifrån sten, olja, salt och bilar men även produkter ifrån internethandeln. Skillnaden är dock att förr var det vanligt med stycke gods i sjöfarten men för att få en snabbare hantering i hamnarna lastas det mesta numera i containers. De största fartygen lastar ca 20 000 TEU (20-fots container), jämfört med 1–3 st TEU för en lastbil. Även om sjötransporter därmed utgör grundbulten i svensk industri så måste sjöfarten även knyta an de övriga trafikslagen för att generera en heltäckande infrastrukturplanering.

Svensk varuexport består i hög grad av industrivaror, såsom fordon, maskiner och skogsindustriprodukter som nästan uteslutande fraktas långväga med båt. Därav sjöfartens betydelse, då Sverige är ett exportberoende land med ett exportvärde, som motsvarar ca 45 procent av BNP. Sverige har även ett stort behov av att importera varor. Exempel på stora importvaror är olja, bilar samt el- och teleprodukter. Även tjänsteresor är av stort vikt. Oavsett vilka varor och tjänster som transporteras till och från Sverige så är den grundläggande infrastrukturen av stor betydelse. Det är exempelvis inte ovanligt att hamnarna specialiserar sig på en viss sorts gods, där även hamnen är specialanpassad, men det finns även blandhamnar där all sorts trafik hanteras, exempelvis containers, RORO och stycke gods, även passagerare.

Handeln som är kopplad till sjöfarten är därmed viktig för att hela det svenska samhället ska kunna fungera optimalt och för att företag ska kunna växa och generera arbetstillfällen. Vi ser vikten av detta, för det har aldrig tidigare fraktats så mycket gods till och från Sverige via sjövägen som det gör idag. Sjöfarten är därmed både direkt och indirekt en stor arbetsgivare, särskilt gällande de kringliggande verksamheterna som berör svensk industri angående exempelvis forskning och utveckling, reservdelsindustrin och teknikföretag m.m. Det sägs att 1 jobb till sjöss genererar 4 jobb i land. Med den vetskapen är det viktigt att vi arbetar för att stärka sjöfartens möjligheter och öka antalet fartyg med svensk flagg.

## 4 Konkurrens inom sjöfarten

På den globala marknaden, särskilt inom sjöfarten är det viktigt att konkurrensen sker på likvärdiga villkor, då extra kostnader för frakt och slutligen priset på en produkt generellt är mer viktigt för den enskilde konsumenten, snarare än vilken flagg fartyget har som skeppat produkten. En snedvriden konkurrens kan därmed uppstå om svenska

fartyg tyngs med skatter och avgifter eller andra pålagor som fartyg med annan flagg inte belastas med.

Exempel på tidigare snedvridning är att Sverige under lång tid var det enda sjöfartslandet inom EU som saknade systemet för förenklade skatteregler, s.k. tonnageskatt. Införlivandet av svaveldirektivet i bl.a. Östersjön och Nordsjön, det s.k. SECA-området, har fått vissa snedvridande effekter. Fartyg som idag trafikerar svenska vatten och anlöper en hamn betalar en s.k. farledsavgift, en avgift som bl.a. Sverige och Finland har. Finland har dock sänkt sina farledsavgifter för att inte sjöfarten skulle betungas allt för mycket när svaveldirektivet infördes. Även kommande regelverk gällande bl.a. utsläpp av kväveoxider s.k. NOx i NECA-området kan bli till en konkurrensnackdel för svenska fartyg. Oavsett intentionen med dessa pålagor och hur dessa påverkar Sverige i sin helhet är konkurrensen global. Tynger vi den svenska sjöfarten och svensk industri i allt för stor omfattning, resulterar detta i både negativt koldioxidläckage och utflaggningar. Den svenskflaggade handelsflottan har därmed minskat drastiskt sedan en tid tillbaka och omfattade endast drygt 100 fartyg mellan åren 2014 och 2015. Det är en minskning med över 60 % de senaste 15 åren. Under samma tid så har de europeiska ländernas handelsflottor ökat med 70 %. Svensk sjöfart har nu dock fått större tillväxtpotentialer i och med att bl.a. tonnageskatten har införts. Konkurrensmöjligheterna för svensk sjöfart kan uppenbarligen stärkas genom mer rättvisa ekonomiska förutsättningar.

## 5 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för en konkurrenskraftig sjöfart

Sverigedemokraterna värnar om sjöfarten som transportmedel och vi ser vikten av korrekta ekonomiska styrmedel, som inte strider mot bl.a. europeiska konkurrensregler. Vi vill även generera långsiktiga konkurrensneutrala villkor som dessutom har till uppgift att skapa en god samsyn mellan marknadens olika parter, både nationellt och internationellt. Den svenska sjöfarten konkurrerar likväl på den globala marknaden och vi behöver därmed även förhålla oss till detta, både på gott och ont. Våra satsningar och förslag har därför som främsta uppgift att trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningar, förlorade arbetstillfällen och negativ miljöpåverkan.

### 5.1 Riktig sjöfartsmiljard

En satsning på en riktig sjöfartsmiljard handlar i ett första skede om att skjuta till extra medel till sjöfartsverket för att lyfta bort exempelvis kostnader ifrån den svenska sjöfarten gällande bl.a. isbrytning och farledsavgifter. I ett andra skede vill vi utreda möjligheten att anslagsfinansiera hela sjöfartsverket samt se över möjligheten att lyfta ut andra kostnadsdrivande verksamheter ifrån Sjöfartsverket, som idag belastar sjöfarten.

### 5.2 Ta bort farledsavgifter och se över lotsavgifter

Sjöfarten som trafikerar Sverige betalar s.k. farleds- och lotsavgifter, som i sin tur delvis finansierar Sjöfartsverkets verksamheter, bland annat isbrytning i farleder. Sverige och Finland är några av få länder som tillämpar dessa farledsavgifter och Finland halverade

sina farledsavgifter när SECA-direktivet infördes, för att inte kostnaden skulle skena iväg ytterligare för den finska sjöfarten. Svenska Sjöfartsverket har istället infört en ny avgiftsmodell, som fått svenska redare att slå bakut. Vi ser exempelvis redare som har fått ca 200 % höjning på sina redan betungande farledsavgifter.

Genom en riktig sjöfartsmiljard så menar vi att sjöfarten istället bör få ekonomiska lättnader för att möjliggöra att mer gods transporteras med fartyg. Vi ser därmed vikten av att i ett första skede sänka eller ta bort både farledsavgifter och kostnader för isbrytning i svenska vatten. Värt att notera är att enbart kostnader för isbrytningen ligger på 250–300 miljoner om året beroende på hur mycket is det finns och detta belastar den svenska sjöfarten. Vi menar även att lotsavgifter behöver ses över då exempelvis tekniska framsteg möjliggör bl.a. fjärrstyrning. Vi menar att om redare får mer rimliga kostnader så kommer antalet transporter på vattenvägarna att öka. För att stärka sjöfarten fortsätter vi med den mycket efterfrågade riktiga sjöfartsmiljarden, fast på riktigt.

### 5.3 Sjöfartsverkets roll

Sjöfartsverket är ett affärsverk som delvis finansieras av farledsavgifter och dessa avgifter betalas när ett fartyg anlöper en hamn. Utvecklingen inom sjöfarten är dock att fartygen blir större och större för att minska fraktkostnaden per enhet. Med större fartyg blir det färre anlöp och Sjöfartsverket tvingas därmed 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 därmed tvingas sluta anlägga svenska hamnar, vilket resulterar i att Sjöfartsverket återigen höjer avgifterna då färre betalar farledsavgifter. Vi ser detta som en negativ spiral där färre tvingas betala mer och godset riskerar att lämna sjöfarten för att transporteras på exempelvis lastbil istället. Vi anser att Sjöfartsverkets roll och organisation behöver ses över i och med att bl.a. marknaden förändras och vår vision är att verket slutligen anslagsfinansieras för att i större omfattning än idag kunna fokusera på att stärka sjöfartens roll.

### 5.4 Tonnageskatt

Svensk sjöfart har fått större tillväxtpotentialer genom förenklade skatteregler i och med den s.k. tonnageskatten som nu är införd. Sjöfarten är dock fortsatt hårt konkurrensutsatt och behöver mer likvärdiga villkor i förhållande till andra nationer. Det är därför olyckligt att finansieringen av tonnageskatten delvis tas från sjöfartsstödet eftersom vi anser att detta motverkar syftet med tonnageskattesystemet. Syftet är att behålla fartyg under svensk flagg och försöka öka antalet fartyg i det svenska registret. Fler svenska fartyg ger utbildningsplatser och genererar fler landbaserade arbeten. Svensk sjöfart är positiv till tonnageskatten men vill se att fler fartyg kan få möjligheten att välja omfattas av den s.k. blå skatten.

Sverigedemokraterna vill

- införa en riktig sjöfartsmiljard
- ta bort farledsavgifter ifrån sjöfarten
- ta bort kostnader för isbrytning ifrån sjöfarten
- se över lotsavgifter
- se över Sjöfartsverkets roll



- att fler fartyg kan omfattas av tonnageskatt.

## 6 Internationellt och europeiskt samarbete

Sverigedemokraterna ser vikten av att skapa rätt förutsättningar för att svenska företag ska kunna ta vara på de globala möjligheterna gällande bl.a. samarbete, handel, tillväxt och hållbarhet, inte minst inom EU:s inre marknad, men även att Europa ser Sverige och svenska företag som betydande handelspartners med likvärdiga konkurrensvillkor. Genom sunda europeiska konkurrensförhållanden och att EU i sin tur styr internationella avtal i positiv riktning för den europeiska industrin så menar vi att detta genererar långsiktig ekonomisk stabilitet både i Europa och i Sverige. Genom att Sverige ytterligare lyfter fram den svenska sjöfartens betydande gällande kompetensförsörjning, arbetsvillkor, miljö, forskning och utveckling så menar vi att detta gynnar Sverige i sin helhet och som handelspartner i Europa.

### 6.1 Internationella sjöfartsorganisationer

Sverigedemokraterna menar att sjöfarten är prioriterat område gällande internationella samarbeten och vi ser därmed positivt på sjöfartsorganisationer som IMO (International Maritime Organization), en mellanstatlig rådgivande sjöfartsorganisation som lyder under FN. IMO arbetar med olika frågor som berör internationella sjöfartsfrågor som t ex inrätta och anta bestämmelser om exempelvis ruttsystem. Vi ser därmed positivt på att Sverige och sjöfartens företrädare fortsättningsvis verkar för internationella samarbeten som berör sjöfarten.

### 6.2 Svensk sjöfart i Europa och på den inre marknaden

Sverigedemokraterna ser vikten av att ta vara på den inre marknaden inom EU och behovet av att satsa på långsiktiga reella tillväxtåtgärder, innovation, hållbarhet, kompetensförsörjning och handel. Vi menar visserligen att Europeiska kommissionen i viss mån kan ha goda intentioner angående mål gällande exempelvis den europeiska och svenska industrin kopplad till sjöfarten men att dessa mål kan nås på olika sätt. Vi anser att mål för den europeiska industrin i sin helhet ska vara konkreta, realistiska och ekonomiskt förankrade, detta för att generera en långsiktig trovärdighet, både mot investerare, men även mot EU-medborgare men vi har dock återkommande sett motsatsen.

Sverigedemokraterna har vid upprepade tillfällen starkt kritiserat kommissionens förslag gällande ständigt ökade kostnader. Nu ökas EU-budgeten i vissa delar som berör bl.a. infrastruktur med ytterligare c:a 50 %. Skenande kostnader som denna och att Storbritannien som nettogivare drar sig ur EU kommer att bli ytterst problematiskt gällande kommande budgetar och inför reella satsningar inom exempelvis sjöfartsindustrin.

Budgethöjningar på 50 %, som exempelvis skulle beröra industrin kopplad till sjöfarten, är orimliga och oproportionerliga. Vi anser att dessa förslag strider mot proportionalitetsprincipen och bör stoppas. Vi ser dock en otydlighet i hur dessa förslag ska behandlas i riksdagen. Gällande hur en s.k. subsidiaritetsprövning därmed ska tolkas

menar vi att riksdagen bör följa europafördraget artikel 69 och artikel 5 i protokollet som beskriver mer utförligt hur europafördraget ska tolkas.

Sverigedemokraterna vill

- att Sverige är en del i internationella samarbeten som berör sjöfarten
- att strukturfonder som används till europeiska sjöprojekt endast ska stimulera reell tillväxt
- att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska sjöprojekt lanseras
- att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa europafördraget enligt artikel 69
- att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör sjöfarten ska följa europafördraget enligt artikel 5 i protokollet.

## 7 Stärkt infrastruktur för svensk sjöfart

Infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för en god sjöfart. Om passagerare, information eller gods inte kan ta sig till eller från en hamn spelar det ingen roll hur stor kapacitet hamnen har då personer, information eller gods blir kvar i hamnen eller fördröjs genom fysiska, digitala men även juridiska hinder. För många hamnar är därmed väg, digital infrastruktur och järnväg av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt genom att hamnflödena flyter utan onödiga hinder och därmed underlättar för både industrin och den närliggande stadens invånare.

Sverige har även en mycket lång kust med över 50 hamnar. Med ett sådant stort utbud av hamnar ges stora möjligheter att med olika typer av gods finna en hamn där man kan skeppa sina varor. Genom kustsjöfarten får man även möjlighet att åka in i mindre hamnar och hämta gods för att sedan lämna av det till en större hamn, en uppsamlingshamn s.k. hubb där sedan vidare utskeppning sker till andra kontinenter som t.ex. Asien, USA eller Australien.

### 7.1 Farledsfördjupningar

För att kunna nyttja sjöfartens kapacitet maximalt måste farlederna och hamnar vara tillräckligt djupa för de nya och större fartyg som byggs. Större fartyg kan transportera mer gods till ett billigare pris per enhet men även generera t.ex. större miljönytta.

Trenden bland rederierna är att de bygger större fartyg för att klara den hårda konkurrensen. Vi vill därmed lyfta fram bl.a. Göteborgs hamn som är i behov av fördjupning för att klara av den kommande direkttrafiken av den nya typen av fraktfartyg, men även bl.a. Malmporten som är kopplad till gruvnäringen uppe i norr är i behov av farledsfördjupning. Utan dessa farledsfördjupningar kan fartygen inte lasta fullt vilket är negativt för industrin och sjöfarten i sin helhet.

### 7.2 Slussar och jordskredssäkring

För att ta sig från Göteborg till Vänern sjövägen på Göta älv måste man passera ett antal slussar. Dessa slussar har enligt Trafikverket en maximal livslängd fram till 2030. Slussarna måste därmed bytas ut mot nya före 2030 annars kommer trafiken på Göta älv

att stängas ner. Vi ser detta som problematiskt, då Göta älv har stora möjligheter att via prämtrafik kunna frakta gods som idag går på väg och järnväg. Om prämtrafiken kommer igång kan gods motsvarande 50 000 lastbilar gå sjövägen istället för på vägarna. Göta älv är även viktig i flera perspektiv som bl.a. ett populärt turiststråk samt förser Göteborg med dricksvatten.

Runt älven finns dock mycket kvicklera vars egenskaper gör att lerjordens hållfasthet försämras dramatiskt om leran skakas om. Det innebär att om ett skred inträffar så kan det utvecklas till att 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 vikten av att jordskredssäkra älven inom närtid. För att minska kostnaden med jordskredssäkring görs detta lämpligen i samband med att man renoverar eller bygger om slussarna. Vi vill därmed att regeringen påskyndar arbetet med att jordskredssäkra älven och byggnation av nya slussar för att säkra sjöfartstrafiken i Vänern.

### 7.3 Lotsfri inlandssjöfart

Regler gällande inre vattenvägar (IVV) är ett begrepp som började tillämpas då sjöfartsnäringen visat intresse för regelförenklingar gällande denna typ av inlandssjöfart. Fartyg anpassade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera områden som definierats som inre vattenvägar. Kraven för dessa s.k. IVV-fartyg är då inte lika omfattande jämfört med havsgående fartyg.

Det som gör detta möjligt är att länder som har inre vattenvägar, som inte korsar andra länder, själva har rätt att sätta dessa regler. I Sverige kan vi därmed nyttja denna regelförenkling bl.a. på Göta älv, Vänern och från Mälaren ut till kusten via Södertälje sluss. Det är en stor möjlighet för sjöfarten att skapa nya flöden som exempelvis prämtrafik på våra inre vattenvägar och därmed även möjliggöra att gods på väg flyttas över till sjöfart. Vi menar även att exempelvis distanslotsning och borttagande av farledsavgifter skulle öka incitamenten ytterligare att vilja trafikera inre vattenvägar. Vi vill därmed ge Sjöfartsverket i uppgift att farledsavgiftsbefria trafik på inre vattenvägar och skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet.

Sverigedemokraterna vill

- att trafikverket gör en översyn av trafikflöden i hamnar
- genomföra en farledsfördjupning i Göteborgs hamn
- genomföra en farledsfördjupning i Malmporten
- påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredssäkring av Göta älv
- farledsavgiftsbefria trafik på inre vattenvägar
- se över lotsverksamheten på inre vattenvägar.

## 8 Trygg och säker sjöfart

Säkerhetsfrågor blir i allmänhet allt viktigare och sjöfarten utgör inget undantag. Ett fartyg som skeppar farligt gods eller tusentals passagerare kräver att säkerheten tas på största allvar, men även lastning och lossning på land eller säkerhetsrutiner på terminaler eller ombordstigning kräver mycket hög säkerhet. Oavsett kapten, matros

eller markbunden personal så är det 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 jämfört med om man exempelvis arbetar på land, gällande bl.a. brand, akut sjukdom och grundstötning med utsläpp som resultat, då räddningsarbetet försvåras avsevärt. Arbetet med att förebygga olyckor på sjön är därmed speciellt då förhållandena är extra svåra då olyckor även kan få omfattande påföljder för djur och växtlighet. Vi menar därmed att säkerhetsarbetet både till land och till sjös behöver prioriteras.

## 8.1 Säkerhetsklassade dryports

För att få mer plats och effektivare flöden i hamnar så vill vi använda fler torrhamnar s.k. dryports i större omfattning. En container som anlöper tex Göteborgs hamn lastas direkt på tåg utan att förtullas och transporteras sedan tex till Falköping eller Skövde till en s.k. torrhamn, där lastas containern av och förtullas istället för i anlöpshamnen. Genom att man snabbt flyttar containern i väntan på tull tar den inte upp onödig plats i hamnen. Ska det fungera optimalt så bör dock torrhamnarna klassas enligt gällande ISPS-regelverk som infördes av USA efter terrordåden 9/11. Denna säkerhetsklassning bygger på ett skalskydd med övervakning och utbildad personal. Vi vill därmed utöka antalet säkerhetsklassade dryports.

## 8.2 Lotsverksamhet

En lots har extra stor kännedom om de farvatten där lotsen är verksam, gällande allt från grund, sandbankar till havsströmmar och avdrift. Med sin erfarenhet hjälper lotsen kaptenen att styra sitt fartyg till hamn eller förbi trånga passager. Vi menar dock att lotsens arbete kan komma att förändras i och med att ny teknik införs, både till sjöss och på land, och ser en pågående övergång till s.k. fjärrstyrning inom ett flertal arbetsområden i olika branscher. Detta tekniksprång kan även 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 navigera ett fartyg på trygg och säker mark istället för att fysiskt behöva åka ut och möta upp ett fartyg, oavsett väder och vind, kan ha sina fördelar och är idag tekniskt möjligt. Vi menar därmed att lotsverksamheten behöver ses över gällande fjärrnavigering.

## 8.3 Alkobommar

Vi ser uppförandet av alkobommar vid våra hamnar som något positivt och att det förbättrar trafiksäkerheten ute på våra vägar. Tyvärr så finns det inom färjetrafiken både yrkeschaufförer och vanliga bilister som inte kan motstå frestelsen att inta alkoholhaltiga drycker under resans gång. Genom att då placera ut alkobommar vid hamnar där det finns fordonstrafik sänder man ut proaktiva signaler gällande vad som accepteras angående alkohol och framförande av fordon. Vår förhoppning är givetvis att väldigt få eller att inte någon fastnar i dessa kontroller, men behovet är trots allt tyvärr ett faktum. Den stora farhågan gällande hamnarna ligger dock i trafikflödet och hur införandet av ytterligare alkobommar påverkar exempelvis lossningen av fartyg eller hur köer vid

utfart påverkas i hamnarna. Vi anser att det är viktigt att följa upp detta gällande bl.a. placering och hur många bommar som är effektivt att ha, för att införandet av ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta.

## 8.4 Sjöroveri

För den som färdas i svenska farvatten är sjöroveri idag inte ett problem, men seglar man runt jorden så finns det områden där sjöroveri förekommer i hög utsträckning. Sjörovarna kan ta över stora fartyg och begär oftast höga lösensummor för att låta fartygen fortsätta sin färd. Oftast har fartyg endast vatten som försvar mot dessa nutida sjörovare som färdas i mindre snabbgående båtar beväpnade med automatvapen och raketgevär. Vi ser det generella behovet för sjöfarten att klara sig undan dessa attacker. Hur detta skydd ska utformas bör lyftas i ett mer internationellt forum, men skydd kan vara både proaktivt eller reaktiva genom exempelvis diplomati eller aktiv verkanseld. Vi menar därmed att Sverige ska verka för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten.

Sverigedemokraterna vill

- utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar
- att lotsar ska kunna fjärrnavigera fartyg ifrån land
- införa fler alkobommar i hamnar
- säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten.

## 9 Sjöfart med miljö i fokus

För att kunna bidra till ett bättre globalt klimat och minska framtida utsläpp finns det idag en konsensus om att kraftfulla miljöåtgärder behövs. Detta är något som vi sverigedemokrater givetvis ställer oss bakom men vi vill särskilt lyfta fram konkurrensneutrala miljöåtgärder, som inte begränsar nationella industriernas konkurrensmöjligheter i förhållanden till den gemensamma branschen eller sektorn. Osunda konkurrensförhållanden mellan industrier resulterar i att jobb och tillväxt flyttar utomlands gemensamt med tillhörande utsläpp s.k. negativt koldioxidläckage. Vi menar därmed att nya miljöregler som läggs på den svenska sjöfarten, som minimum, även ska gälla i europeiska farvatten och hamnar.

### 9.1 Svaveldirektivet

I januari 2015 skärptes kravet på svavelhalten det s.k. svaveldirektivet i marint bränsle för fartyg som trafikerar bl.a. Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön. Den maximalt tillåtna svavelhalten sänktes därmed från 1,0 till 0,1 procent för trafiken i det svavelkontrollerade SECA-området medan resterande områden i EU och utanför Europa fortfarande låg kvar på 3,5 procent. Efter 2020 kommer dock svavelhalten i marina bränslen i resterande EU och utanför Europa att justeras ner till 0,5 procent, men strängare regler kommer fortfarande att gälla för bl.a. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. För sjöfarten som trafikerar bl.a. Östersjön så betyder det att fartygen måste ersätta högsvavliga bunkerbränslen med destillatbränslen, som är väsentligt dyrare. Som

alternativ till renare bränslen kan redarna även välja att använda utrustning som i motsvarande grad avlägsnar svaveldioxid ur fartygens rökgaser med så kallade scrubbers.

Vi ställer oss positiva till att minska utsläppen på Östersjön samt till hårdare kontroller av att regelverket efterlevs, men vi vill ändå betona vikten av att regler i största möjliga mån ska vara globalt omfattande för att förhindra snedvriden konkurrens och koldioxidläckage.

## 9.2 NO<sub>x</sub>-direktivet

Svaveldirektivet är en åtgärd som har införts och som vi har synpunkter på gällande s.k. globalt koldioxidläckage. Nu planeras ytterligare en åtgärd för att begränsa utsläppen av kväveoxider s.k. NO<sub>x</sub>-gaser ifrån sjöfarten inom Nord- och Östersjöområdet. Vi ställer oss givetvis positiva till att man genom detta förslag försöker införa förbättrande miljöåtgärder för sjöfarten men då bör man införa dessa regler inom ett så stort område som möjligt. Om detta ska generera bästa möjliga effekt så bör minst hela EU omfattas av ett NO<sub>x</sub>-direktiv, annars riskerar fartyg som går genom svenska farvatten generellt dyrare kostnader och att transportörer därmed väljer andra fraktsätt än fartyg. Detta resulterar även i att rederier som inte behöver transportera gods via exempelvis Nord- och Östersjöområdet får andra förutsättningar att konkurrera på den globala marknaden. Vi menar därmed att införande av NECA-regler på Nord- och Östersjöområdet behöver omfatta minst hela EU-området.

Sverigedemokraterna vill

- att koldioxidläckage ska tas med i beräkningarna i nya miljöförslag
- att miljöregler som berör sjöfarten som minimum ska gälla i hela Europa
- att svaveldirektivet som minimum ska gälla i hela Europa
- att NO<sub>x</sub>-direktivet som minimum ska gälla i hela Europa.

## 10 Forskning, innovation och utbildning för framtidens sjöfart

Sjöfartsforskning är en förutsättning för att utveckla och införliva nya varor och tjänster i sjöfarten och ligger till grund för kommande utbildningsprogram. Forskning är även en förutsättning för att klara högt uppsatta miljömål och säkerhetsrutiner och genererar även konkurrensfördelar för svensk sjöfart och reell tillväxt i sin helhet om man gör rätt prioriteringar. Sverige har möjlighet att ta en ledande position genom exempelvis satsningar på innovativa företag, högskolor och högteknologiska forskningsfartyg. Även kringliggande verksamheter och kluster som berör forskning gynnas av nya utvecklingsområden. Vi avser att ytterligare lyfta fram forskningens betydelse för den svenska sjöfarten. Sverige bör satsa på färre men mer smartare strategiska forskningsområden inom sjöfart, men att detta bör leda till reellt ökad tillväxt och stärkt sjöfartsnäring.

Sverigedemokraterna vill

- prioritera strategisk forskning inom sjöfarten
- att forskning leder till reell tillväxt och stärkt sjöfartsnäring.

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Thomas Morell (SD)*

*Patrik Jönsson (SD)*