

Partikollen

POLITIK Mer trafik längs kusterna och på de inre vattenvägar och ett affärsverk som behöver ses över. Det är ett par frågor som det råder samsyn kring bland riksdagspartierna, visar Sjöfartstidningens partikoll.

TEXT: HENRIK EKBERG

Betydelsen av sjöfarten i Sverige är stor och en viktig kugge i det hjul som får näringslivet i landet att snurra. Den svenska handelsflottan, som hör till världens mest hållbara och miljömedvetna, ska växa och bli större för att på så sätt kunna påverka sjöfarten än mer globalt i syfte att minska utsläppen och öka säkerheten. Ungefär så skulle man kunna sammanfatta riksdagspartiernas tankar om sjöfarten i Sverige i dag. Vilket förstås låter lovande, även om man måste ha i åtanke att valet närmar sig, väljarna ska smörjas, det är medhårssmekningar som gäller, vad som sägs kontra vad som verkligen finns ambition att genomföra kanske inte i alla fall är detsamma. Men ändå: en positiv samsyn för sjöfarten i Sverige!

I Sjöfartstidningens partikoll - som även publicerats i sin helhet på Sjöfartstidningens hemsida och som nedan finns i kortare versioner - drar alla åt samma håll när det till exempel handlar om ett ökat nyttjande av våra inre vattenvägar och kustnära vatten. Regeringspartierna S och MP nämner båda att mer trafik på landets vattenvägar skulle avlasta de hårt belastade järnvägsspåren och vägarna. MP vill införa vägslitagaskatt och både S och MP vill göra sjöfarten mer konkurrenskraftig genom att se över farledsavgifterna. C vill utnyttja landets vattenvägar bättre och tycker att de höjda lots- och farledsavgifterna slår fel; de som sat-

tar miljövänligt får betala medan de andra kommer undan. L talar om att inlands- och kustsjöfarten måste bli mer konkurrenskraftig. M menar att det krävs väl utformade styrmedel för att öka sjötransporterna och att "de kraftigt höjda farledsavgifterna är ett bekymmer". Även KD anser att de svenska vattenvägarna är underutnyttjade och att man behöver se över finansieringen av bland annat isbrytning och farledsunderhåll och främja konkurrensneutralitet för alla transportslag. V vill införa permanenta styrmedel för att stimulera nya transportupplägg för gods inom inlands- och kustsjöfarten och SD vill få igång prämtrafiken, ta bort kostnaden för isbrytningen och farledsavgifterna.

Det känns som att enighet råder i frågan, man undrar vad som egentligen hindrar de styrande från att ta bort hindren som omöjliggör ökade transporter på de inre vattenvägarna och längs kusterna? Sjöfartsverkets roll som affärsverk skulle nog många svara. Men att något måste hända även där är man också ganska överens om. S talar om en genomlysning av verket och MP vill att alla transportslag ska behandlas lika och är motståndare till verket som affärsverket. V vill utreda förutsättningar för att överföra finansiering av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Även de borgerliga partierna samt SD är kritiska till modellen och vill se över verksamheten. Återstår gör att se hur mycket sanning som ligger i orden. ¶

"Utbildning och praktik av hög kvalitet är av största vikt för sjöfarten"

Anders Åkesson,
Centerpartiet



"En enda pråm kan ersätta 60-70 långtradare"

Karin Svensson-Smith,
Miljöpartiet



"Ett problem är att Sjöfartsverket höjt avgifter för sjöfarten"

Robert Halef,
Kristdemokraterna



"Vi vill därför se över möjligheten att justera tonnage-skatten"

Jessica Rosencrantz,
Moderaterna



"Vi politiker måste se till att det finns incitament"

Suzanne Svensson,
Socialdemokraterna



"Drömmen är att se en starkt växande sjöfart"

Jimmy Ståhl,
Sverigedemokraterna



"Inlands- och kustsjöfarten måste bli mer konkurrenskraftig"

Nina Lundström,
Liberalerna



"Vi vill att det införs permanenta styrmedel"

Birger Lahti,
Vänsterpartiet



Vill se mindre byråkrati i sjöfarten



Svensk sjöfart är, enligt Kristdemokraterna, 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. En stor svenskflaggad handelsflotta kan påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten, säger Robert Halef, KD:s trafikpolitiska talesperson och ledamot i trafikutskottet.

KD vill öka sjöfartens konkurrenskraft, de svenska vattenvägarna är underutnyttjade.

- Jämfört med vägtransporter innebär dessutom transporter på inre vattenvägar en miljövinst. Ska mer gods gå till

sjöss behöver de inre vattenvägarna och infrastrukturen runt dem rustas upp. Samtidigt betalar sjöfarten för underhållet av sina transportleder genom att farledsavgifter betalar för isbrytning. Framgent bör man se över hur finansieringen av framför allt isbrytning men även bland annat farledsunderhåll ska gå till för att främja konkurrensneutralitet för alla transportslag.

Mindre byråkrati

Kristdemokraterna arbetar för att minska näringskostnader.

- Svensk sjöfart ska ges goda villkor och konkurrenskraftiga skatter, avgifter och regellättnader. I dag kan rederier vara tvungna att vända sig till en rad olika myndigheter, och myndighetskontakten är allt för ofta byråkratisk. Vi vill därför införa en garanti att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, där

uppgifterna sedan slussas vidare till aktuell myndighet.

Den snabba tekniska utvecklingen och ökad globalisering av ekonomi och handel har en betydande påverkan på sjöfarten som näring, anser Robert Halef.

- På senare år har allt fler svenskregistrerade rederier flaggat ut. Med införandet av tonnageskatten så har dock antalet svenskflaggade fartyg ökat något. Detta visar att onödiga nationella skatter och avgifter försämrar rederiernas konkurrenskraft.

Sjöfartsverkets roll som affärsverk kan ifrågasättas, enligt Kristdemokraterna.

- I samband med en genomlysning av affärsverk och statliga bolag bör även 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, säger Robert Halef.

Värnar om de inre vattenvägarna

Liberalerna har bidragit till arbetet vad gäller en maritim strategi och man anser våra vattenvägar är viktiga för att öka andelen hållbara transporter. Ur klimatsynpunkt är det bra att det sker en omlastning av gods från exempelvis väg till sjöss. Liberalerna vill utnyttja hamnarna och vattenvägarna bättre i Sverige.

- Inlands- och kustsjöfarten måste bli mer konkurrenskraftig. Våra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Väneren och Mälaren måste värnas och rustas upp, menar Nina Lundström, som är ledamot i trafikutskottet.

Styrmedel

Sverige bör, i samarbete med övriga Östersjöländer, arbeta för att ytterligare förbättra krav på emissioner från övriga sjöfarten. På längre sikt bör Sverige arbeta

genom EU för att eliminera användningen av tjockolja för all fartygstrafik som trafikerar Europeiska hamnar. Ekonomiska styrmedel måste utvecklas även för sjöfart. Det är nödvändigt att överväga ett globalt förbud av tjockolja genom FN:s sjöfartsorgan IMO. Sverige har länge drivit frågan i Arktiska rådet om åtgärder för att minska utsläppen av sot.

Sjöfartsverket betalar för vinterunderhållet av transportleder genom att farledsavgifter tas ut och finansierar isbrytningen. Enligt Liberalerna behövs en översyn av hur finansieringen av farledsunderhåll ska se ut för att inte belasta sjöfarten negativt ur konkurrenssynpunkt.

- Fyrstegsprincipen ska dessutom även gälla sjöfartens infrastruktur och att undantag och avsteg från principen ska tydligt motiveras och redovisas.

Liberalerna tycker att sjöburen kollektivtrafik har potential att i större utsträck-

ning fungera som ett avlastande komplement till buss, spårvagn och tunnelbana och att transporten till och från hamnarna är effektiv. Man nämner också sjöfartens roll för Östersjöregionen.

Hållbar färjetrafik

- Till exempel spelar sjöfarten en viktig roll genom att binda samman E12. En förbindelse som sträcker sig från Træna vid norska kusten till Petrozavodsk i Ryssland skulle kunna utvecklas. Kvarkestrafiken är inte bara en regional fråga, utan i högsta grad en nationell och europeisk fråga. Det är därför av stor vikt att värdet av en hållbar färjetrafik utreds. Frågan har bäring på Sveriges relationer med både Finland och EU, därmed krävs samverkan för att utreda möjligheterna till utveckling. Färjetrafiken till och från Gotland ska även likställas med vägar och järnvägar och ingå i den nationella infrastrukturen.

Vill stärka konkurrenskraften



Sjöfarten i Sverige är avgörande för svensk industri, samtidigt spelar sjöfarten en viktig roll i klimatutmaningen, enligt Moderaterna.

- Sverige har en av Europas längsta kuststräckor och goda djupförhållanden i farleder till de flesta hamnar, men samtidigt underutnyttjas sjöfarten i jämförelse med många andra länder. Det måste politiken i samverkan med branschen ändra på, säger Jessica Rosencrantz, vice ordförande i trafikutskottet.

Mer godstransporter

Moderaterna vill verka för mer godstransporter till sjöss för att minska transportsektorns klimatpåverkan och frigöra kapacitet i andra transportsystem. Man anser att införandet av tonnageskatten var ett steg i rätt riktning, men man vill utveckla systemet.

- Det kan bli mer inkluderande, vi vill därför se över möjligheten att justera tonnageskattesystemet i syfte att ytterligare stärka svensk sjöfartens konkurrenskraft. Avsaknaden av en möjlighet för rederier att på förhand få besked om de är berättigade till sjöfartsstöd är problematiskt. Moderaterna vill utreda om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige.

Moderaterna jobbar även för att tåg och lastbilar utan problem ska kunna lasta om i hamnarna så att vattenvägarna kan nyttjas till fullo. Sjöfartens konkurrenskraft måste stärkas, vissa farleder behöver fördjupas och väl utformade styrmedel införas. Ett bekymmer man ser är de kraftigt höjda farledsavgifterna.

- Alliansregeringen beslutade om en sjöfartsmiljard till Sjöfartsverket för att stärka dess ekonomi, men det är inget som har förlängts under den här regeringen.

För att uppfylla de internationella åtaganden på klimatområdet och nå målet om fossiloberoende transporter krävs infrastruktur som stödjer en mer miljövänlig sjöfart, enligt Jessica Rosencrantz, som också vill ha en översyn av tillgången till miljövänligt bränsle i de svenska hamnarna och främja användningen av LNG och metanol samt elanslutning i land.

Se över Sjöfartsverket

- I det avseendet kan även en differentiering av farledsavgifterna utifrån miljöpåverkan bidra till en gynnsam utveckling, säger hon och tillägger att hon även vill se över Sjöfartsverkets verksamhet.

- Ett väl fungerande Sjöfartsverk är viktigt för sjöfartsnäringen. Vi moderater är beredda att i ett långsiktigt arbete se över styrningen av Sjöfartsverket för att stärka sjöfartens konkurrenskraft.

”Viktigt att införa vägslitageskatt”



Miljöpartiet tycker att klimatmålen bör styra dimensionering och utförande av transporter. Även om potentialen för hållbara drivmedel och elektrifiering utnyttjas fullt ut så är minskad energianvändning helt nödvändigt för att klara klimatmålen.

Ta vara på kusten

- Sjöfarten är både avseende luftmotstånd och friktion mycket energieffektivt för godstransporter förutsatt att fartygets hastighet energioptimeras. Sverige har med sin långa kust och många hamnar en stor geografisk fördel jämfört med till exempel mellan- och Östeuropa. Vattenvägen finns redan och är väldigt prisvärd vad gäller investeringar och underhåll jämfört med landbaserade transporter. Det viktigaste är att införa en vägslitageskatt/kmskatt för

lastbilstransporter som leder till att potentialen för gods till sjöss och på järnväg kan bidra till en minskad klimatpåverkan, säger Karin Svensson Smith, ordförande i trafikutskottet.

Miljöpartiet vill bland annat att farledsavgifterna utformas efter en bonus malusprincip för att underlätta ett minskat oljeberoende i transportsektorn. Man vill se sänkta farledsavgifter både för de fartyg som gör flera stopp och fartyg med hög klimatprestanda ska finansieras med höjda för de med låg miljöprestanda. Farledsavgifterna bör differentieras med avseende på i första hand klimat med utgångspunkt från enkla och transparanta principer. Det skulle, menar man, premiera de rederier som beställer LNG-fartyg eller gör andra investeringar som minskar emissioner och klimatpåverkan. Miljöpartiet vill ändra klassificeringen av inre vattenvägar.

- Godkänn hela stråk så att moderna

pråmar i Vänersjöfarten och i Mälarenregionen på affärsmässiga grunder kan avlasta vägnätet. En enda pråm kan ersätta mellan 60 och 70 långtradare om lasten är 1000 ton grus eller sten, säger Karin Svensson-Smith.

Vill införa Eco-bonusen

Man vill även ersätta lotsplikten med lotskrav när det är säkerhetsmässigt motiverat och genomför det Eco-bonus-systemet. Karin Svensson-Smith tycker inte att Sjöfartsverket ska drivas som ett affärsverk.

- Ta bort avkastningskravet från Sjöfartsverket, om alla trafikslag ska ha lika förutsättning bör inte heller Sjöfartsverket ha avkastningskrav. Jag anser att farledsavgifterna ska rensas från utgifter som framförallt fritidsbåtarna ger upphov till. Att handelsjöfarten gör det i dag är lika ologiskt som om åkerinäringen skulle vara med och finansiera motorsporten.

”Sjöfartsverket bör genomlysas”



Som en av de främsta sjöfartsnationerna inom miljöanpassning måste Sverige också, enligt Socialdemokraterna, ta ledningen där och inspirera andra stora sjöfartsländer.

- Sjöfarten är global och genom att gå i bränschen för den tekniska- såväl som den miljömässiga utvecklingen får vi med oss de andra länderna i utvecklingen. Vi bör använda oss av de internationella samarbeten som vi är en del av, till exempel IMO, säger Suzanne Svensson, ledamot i trafikutskottet.

Öka andelarna

Socialdemokraterna vill se mer sjöfart och samtidigt avlasta vägarna och järnvägarna.

- Jag skulle vilja se en utveckling där även närsjöfarten och inlandssjöfarten

ökar sina andelar. För att man ska kunna göra fler anlop behöver farleds- och hamnavgifter ses över och miljödifferentieras på ett tydligt sätt. Här har Sjöfartsverket en nyckelroll.

Incitament

Socialdemokraterna vill se mer initiativ i hamnarna när det gäller att differentiera hamnavgifterna.

- Vi politiker måste se till att det finns incitament till att stimulera en överföring från i dag landbaserat gods till sjöfarten. Vi måste underlätta och främja forskning i ämnet, se över avgiftssystemen och verka för att fler aktörer drar åt samma håll. Men lika viktigt är att vi fortsätter att digitalisera delar av sjöfarten och lotssystemet. Bland initiativ som den socialdemokratiskt ledda regeringen har initierat nämner Suzanne Svensson bland annat den utredning man tagit fram om hur inlandssjöfarten och

kustsjöfarten ska kunna ökas.

- Inom kort presenteras också regeringens strategi för godstransporter, där en stor del kommer att handla om hur sjöfarten ska stärkas.

Underlätta överflyttning

- Vi har också i budgeten lagt in 50 miljoner kronor i tre år för Ekobonus, som ska underlätta överflyttningen för gods från väg till sjöfart för ”godsägarna”. Det är viktigt att dessa pengar används så att man kan dra lärdomar av hur det fungerar för att kunna göra en utvärdering av systemet, säger Suzanne Svensson.

Socialdemokraterna tycker att Sjöfartsverkets verksamhet bör ses över.

- Vi måste försäkra oss om att man har rätt kompetens och struktur för att möta framtidens utmaningar för sjöfarten. Vad gäller Sjöfartsverkets verksamhet bör det få en genomlysning.

Önskar anslagsfinansiera S-verket



Sverigedemokraterna arbetar, enligt Jimmy Ståhl, suppleant i trafikutskottet, hårt med att få sjöfarten att växa sig starkare då det är ett transporteffektivt och miljövänligt trafikslag. Med rätt förutsättningar kan sjöfarten bli betydligt större än i dag, inte bara inom gods och persontransporter utan även som komplement till byggsektorn med hjälp av prämtrafik, menar han. Bland annat vill han se en utveckling av prämtrafiken.

Prämtrafik

- Transporter till och från Sverige sker till 90-95 procent med sjöfart men endast cirka sju procent av transportererna inom Sverige sker med fartyg, det är en allt för låg siffra. Vi tror att om man utvecklar prämtrafiken kan man få en helt annan syn på hur vi använder oss av fartyg. Hol-

land har cirka 50 procent av trafiken på vattenvägar och det är inte ett realistiskt mål i Sverige, men visst kan vi kraftigt öka våra andelar av trafik på vatten. De möjligheter vi har är de inre vattenvägarna och kustsjöfarten har en stor potential att kunna växa om man ger sjöfarten rätt förutsättningar.

Sverigedemokraterna jobbar bland annat för att ta bort kostnaden för isbrytning, ta bort farledsavgifterna. Man vill även se över lotsverksamheten och göra hamnarna mer tillgängliga genom en god infrastruktur.

- En negativ aspekt är konkurrensnackdelarna med SECA och kommande NOx att de inte gäller hela EU alternativt hela världen där fartygen konkurrerar. Glädjande nyheter är att IMO tagit ett grepp om miljön till havs där Sverige redan ligger i framkant, säger Jimmy Ståhl.

Enligt SD-ledamoten borde Sjöfartsver-

ket vara en anslagsfinansierad myndighet som arbetar för att främja sjöfarten till 100 procent.

- Vi arbetar i dag för att gå åt det hållet och banta ner verksamheten inom Sjöfartsverket och lägga delar av verksamheten till försvarsmakten. Genom att omorganisera Sjöfartsverket tror vi att verket kan lägga mer fokus på att främja sjöfarten och att man kan ta bort farledsavgiften som är en stor kostnad för bland annat kustsjöfart.

Varvsindustrin

Om tio år hoppas Jimmy Ståhl att sjöfartsbranschen har växt sig starkare.

- Drömmen är att se en starkt växande sjöfart där man har en stark framtidstro och varvsindustrin växer fram. Att man fortsätter att utbilda kompetenta sjömän och forskar på ny teknik som ger Sverige exportmöjligheter av ny teknik och kunande.

Störst utmaning: En fossilfri sjöfart



Sjöfarten i Sverige är, enligt Vänsterpartiet, avgörande för att svensk industri ska kunna frakta sina varor hållbart till världsmarknaden. Vänsterpartiet vill stärka den inhemska sjöfartsnäringen för att kunna utforma de transporter som landets industri efterfrågar.

”Ger förutsättningar”

- Det säkrar vår tillgång på sjöfartskompetens inklusive en stark miljö- och säkerhetsmedvetenhet och ger förutsättningar för sysselsättning inom sjöfartsnäringen och industrin i övrigt, säger Birger Lahti, riksdagsledsuppleant i trafikutskottet.

Vänsterpartiet vill införa styrmedel som gynnar sjöfarten.

- Vi vill att det införs permanenta styrmedel för att stimulera nya transportupp-

lägg för gods inom inlands- och kustsjöfarten, säger Birger Lahti och fortsätter:

- En nationell strategi och handlingsplan bör tas fram som tydliggör statens ambitioner att realisera och använda sjöfartens potential inom godstransporter. Strategin bör omfatta både inlands-, kust- och närsjöfartens roll i transportsystemet och hamnarnas och kombiterminalernas funktion i godstransportkedjan, fortsätter Birger Lahti.

Minska miljöpåverkan

De främsta utmaningarna för sjöfarten, enligt Vänsterpartiet, är att bli fossilfri.

- Och samtidigt minska sin övriga miljöpåverkan i enlighet med våra uppsatta nationella miljömål.

Vänsterpartiet tycker att Sjöfartsverket ska ges bättre förutsättningar för att finansiera en förbättrad sjöinfrastruktur. I dag finansieras myndigheten huvudsakli-

gen genom avgifter och har dessutom vissa avkastningskrav.

- Vi vill att man utreder förutsättningar för att överföra finansiering av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.

Förbättrad sjöinfrastruktur

Om tio år tror Birger Lahti att sjöfarten har kommit långt i ambitionen att bli klimat- och miljöanpassad samtidigt som näringen och staten med gemensamma resurser har stärkt konkurrensförutsättningarna för svensk sjöfart med ökad andel godstransporter till sjöss som resultat.

- Naringen tar i högre grad klimat- och miljöansvar genom stärkt reglering och statligt investeringsstöd för ny teknik och staten ger i ökad utsträckning förutsättningar för stärkt konkurrenssituation genom förbättrad sjöinfrastruktur, säger Birger Lahti.

”Har väckt ramaskri i branschen”



Centerpartiet eftersträvar ett transportslagsövergripande synsätt i all trafik- och samhällsplanering. Konkurrensen globalt ska vara likvärdig och Sverige ska ställa hårda miljö- och säkerhetskrav på den internationella sjöfarten.

Grön skatteväxling

- Svartlistade fartyg som inte uppfyller miljökraven ska till exempel inte få segla på Östersjön och sjöfarten ska ingå i handeln med utsläppsrätter. Centerpartiet vill se en grön skatteväxling där fartyg som drivs med el eller annan climateffektiv teknik får lägre avgifter och fartyg med högre utsläpp får höjda avgifter, säger Anders Åkesson, ledamot i trafikutskottet.

Centerpartiet arbetar bland annat för att fartyg som väljer elanslutning från land ska slippa energiskatt samt lägre och mil-

jödifferenterade farleds- och lotsavgifter. Utbildningarna i Göteborg och Kalmar ska även fortsättningsvis hålla högsta kvalitet med bland annat praktiktjänstgöring ombord.

- Utbildning och praktik av hög kvalitet är av största vikt för sjöfarten i stort och även för en säker skärgårdstrafik, kustbevakning, sjöräddning, kustsjöfart och övrig marin verksamhet, menar Anders Åkesson.

De största utmaningarna ser man i klimat, miljö- och energifrågorna. Bland annat vill man minska sjöfartens miljöpåverkan genom ekonomiska incitament, hållbara och kontrollerbara internationella överenskommelser. En annan viktig fråga är säkerheten där man bland annat vill att sjöfarten ska ingå i handeln med utsläppsrätter, där även utsläppsrätter för kväve och svaveloxider ska inkluderas.

- Sverige ska även i högre grad hårdare

än i dag driva stränga miljö- och säkerhetskrav inom de internationella sjöfartsorganen.

Inte acceptabelt

Något man inte ställer sig positiv till är Sjöfartsverkets roll som affärsverk.

- Det är uppenbart att interna finansiella utmaningar i Sjöfartsverket hantearas genom att ta ut externa taxor/kostnader som drabbar verkets kunder och det är inte acceptabelt. Sjöfartsverket höjer för andra året i rad de avgifter som tas ut från sjöfarten i form av så kallade farleds- och lotsavgifter, säger Anders Åkesson och fortsätter:

- Höjningen har väckt ett ramaskri i branschen som menar att de är alldeles för höga. Avgifterna slår också orättvist mot de rederier som vill ställa om sin fartygsflotta till miljövänligare fartyg, till exempel HH Ferries i Helsingborg.