



TSS
2016-2343

Sjötrafik inom Maritima strategin

Fördjupad uppföljning av indikatorer och åtgärdsområden

© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning	TSS 2016-2343
Författare	Per Arvidsson, Amanda Dahlström, Linda Eliasson, Malin Lokrantz och Max Ohlsson
Månad År	Januari 2018

Foto: Transportstyrelsen/Jacob Sjöman
Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Regeringen presenterade i augusti 2015 en svensk maritim strategi för att utveckla de maritima näringarna. Havs- och vattenmyndigheten har fått i uppdrag att följa upp och ta fram indikatorer för den maritima strategin.

Detta är en underlagsrapport till redovisningen av Havs- och vattenmyndighetens rapportering av regeringsuppdraget N2017/02641/MRT. Syftet med denna underlagsrapport är att ge en fördjupad bild av de årliga indikatorerna för område sjötrafik och de intresseområden som avses följas upp på en treårig basis.

Delrapporten är framtagen av Per Arvidsson, Amanda Dahlström, Linda Eliasson, Malin Lokrantz och Max Ohlsson. Vid arbetet med att ta fram indikatorer har ytterligare sakkunniga från Transportstyrelsen bidragit med kunskap i specifika sakfrågor. Tack till Trafikanalys, Sjöfartsverket och Trafikverket för värdefullt inspel i arbetet.

Norrköping, februari 2018

Simon Posluk
Chef för enheten för marknad,
miljö och analys

Charlotte Billgren
Chef för sektionen för analys

Innehåll

1	INTRODUKTION	7
2	SJÖTRAFIK I MARITIMA STRATEGIN	8
3	INDIKATORER FÖR ÅRLIG UPPFÖLJNING	9
3.1	Olyckor och tillbud till sjöss.....	9
3.1.1	Definition.....	9
3.1.2	Data.....	9
3.1.3	Analys.....	10
3.2	Svensk fartygsflotta.....	13
3.2.1	Definition.....	13
3.2.2	Data.....	14
3.2.3	Analys.....	14
3.3	Internaliseringsgrad av samhällsekonomiska kostnader.....	17
3.3.1	Definition.....	17
3.3.2	Data.....	17
3.3.3	Analys.....	18
4	ÖVRIGA INTRESSEOMRÅDEN	19
4.1	Avgiftssystem.....	19
4.2	Förenklade regler och effektivare administration.....	20
4.3	Luftemissioner.....	21
4.4	Nya föreskrifter för nationell sjöfart.....	23
4.5	Godsflöden och infrastruktur.....	24
5	FORTSATT UTVECKLING AV UPPFÖLJNING	25
6	REFERENSER	26

1 Introduktion

Regeringen presenterade den 28 augusti 2015 en svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö. Strategin utgör ett inriktningsdokument för det fortsatta arbetet med att utveckla de maritima näringarna och bygger på tre likställda perspektiv Hav i balans, Konkurrenskraftiga maritima näringar och Attraktiva kustområden. I strategin formuleras också en vision:

”Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.”

Den maritima strategin omfattar och integrerar politik inom följande områden: närings-, arbetsmarknad-, kultur-, miljö-, energi-, transport-, turist-, fiske-, innovations- och regionalpolitik. Regeringen har det övergripande ansvaret för genomförandet och finansieringen av den maritima strategin och dess handlingsplan.

Havs- och vattenmyndigheten fick den 29 september 2016 i uppdrag¹ att vara sammanhållande för att ta fram förslag till en process och en modell för en fördjupad uppföljning av den maritima strategin, samt ge förslag på indikatorer för årlig uppföljning. Detta ska ske i samarbete med berörda myndigheter och där så bedömts andra berörda aktörer.

Efter redovisat uppdrag har regeringen konstaterat att Havs- och vattenmyndigheten bör fortsätta att utveckla de framtagna indikatorerna samt genomföra en fördjupad uppföljning under 2017. Denna rapport är en underlagsrapport till redovisningen av det regeringsuppdrag som Havs- och vattenmyndigheten (2018) har i enlighet med uppdrag den 6 april 2017 N2017/02641/MRT, ”Uppdrag att utveckla ett begränsat antal indikatorer och utföra den fördjupade uppföljningen av regeringens nationella maritima strategi”.

I den föreslagna uppföljningsmodellen har näringarna delats upp i olika indikatorområden, ett av dessa områden är *sjötrafik* vilket innefattar rederi- och hamnverksamhet samt stödtjänster. Transportstyrelsen är sammanhållande för att ta fram indikatorer och genomföra den fördjupade uppföljningen av området *sjötrafik*.

¹ N2016/06049/MRT

2 Sjötrafik i maritima strategin

Regeringens vision förutsätter en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar tillväxt och vilar på tre likställda perspektiv: Hav i balans, Konkurrenskraftiga maritima näringar och Attraktiva kustområden.

Indikatorområdet sjötrafik motsvarar de företag som sorteras in under Transport i den maritima strategin (rederier, hamn- och logistikföretag). Om ramvillkor, villkor och specifika åtgärder för branschen står det bland annat i strategin:

”Hamnarna utgör nav i transportkedjan med framför allt omlastning från sjöfarten för transport ut i världen eller som port in i Sverige. Det finns en hård konkurrens mellan hamnar i Sveriges närområde. Rent generellt är det viktigt att stärka de svenska hamnarnas konkurrenskraft i syfte att bidra till ett mer utvecklat transportsystem och ytterst för att svensk industri ska kunna vidmakthålla och utveckla sin konkurrenskraft.”

”Regeringens långsiktiga ambition är att trafikslagen ska konkurrera på så lika villkor som möjligt både nationellt och internationellt. Avgiftsstrukturen behöver då stödja en samhällseffektiv användning av transportresurserna och bidra till att uppnå en högre grad av konkurrensneutralitet mellan trafikslagen än i dag.”

”Det är ur miljösynpunkt angeläget att åtgärder vidtas som innebär att respektive trafikslag betalar sina externa miljökostnader. En överföring av gods från land till sjötransporter bidrar till att minska såväl den samlade miljöbelastningen från transportsektorn, som trängselproblematiken på land.”

”Sverige bör sträva mot att erbjuda det bästa regelverket i Europa. Med bästa regelverket menas här ändamålsenliga och funktionella regler som bidrar till det allmännas målsättningar för sjöfarten.”

3 Indikatorer för årlig uppföljning

Indikatorerna inom området sjötrafik i uppföljningen av maritima strategin är ett urval av de indikatorer som Transportstyrelsen presenterat för Havs- och vattenmyndigheten. I arbetet med att ta fram indikationer har dialog förts med Trafikanalys, Sjöfartsverket och Trafikverket. Urvalet har sedan gjorts av Havs- och vattenmyndigheten och baseras på den prioritering som har varit nödvändig för att hålla indikatorerna till ett begränsat antal och för att passa in i den övergripande sammanställningen.

3.1 Olyckor och tillbud till sjöss

I den maritima strategin slås det fast att det krävs en god säkerhetskultur och hög kompetens inom branschen för att minimera risken för olyckor. Säkerhetsarbetet ska därför vara fortsatt aktivt för att minska risken för större olyckor till sjöss med negativa konsekvenser för människor och miljö. Denna indikator visar antal inrapporterade olyckor och tillbud, fördelat på händelsetyp.

3.1.1 Definition

Med statistik från 2016 och framåt kommer Transportstyrelsen redovisa de olyckor och tillbud som rapporteras in från fartyg med svensk flagg och utländska fartyg som befinner sig på svenskt territorialvatten. Indikatorn är avgränsad till att omfatta handels-, fiske- och statsfartyg samt övrig sjöfart som bedrivs i kommersiellt syfte. Händelserna redovisas i kategorierna: allvarliga olyckor, mindre allvarliga olyckor, samt tillbud. Händelserna delas även upp i olyckstyper.

Till allvarliga olyckor räknas förlisningar, fartyg som blir manöverodugliga, dödsfall eller att flera skadas, samt om allvarliga skador på miljön uppkommit. Övriga olyckor klassas som mindre allvarliga. Till tillbud hör de händelser där risk för olycka observerats eller att en stundande olycka lyckats undvikas.

3.1.2 Data

Dataunderlaget baseras på utdrag ur Transportstyrelsens olycksdatabas för sjöolyckor. Databasen bygger på de olycks- och tillbudsrapporter som befälhavare på svenska fartyg, och fartyg som befinner sig på svenskt territorialvatten, enligt lag är ålagda att rapportera in. Dessa kompletteras även av information från samverkande myndigheter.

De flesta allvarliga olyckor rapporteras men benägenheten att rapportera tillbud och vissa typer av mindre allvarliga olyckor är låg inom yrkessjöfarten. Detta visar sig genom att Transportstyrelsen ibland får reda

på olyckor och tillbud via externa rapportörer och inte via fartygets befälhavare. Transportstyrelsen måste jobba aktivt med inhämtning av rapporter då kunskap om rapporteringskrav och vilja att rapportera är relativt låg inom sjöfarten. Information om händelser kommer vanligtvis in via SOS alarm och från Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral. Från sjukvården tar Transportstyrelsen del av STRADA² rapporter och Försäkringskassan rapporterar in arbetsskadeanmälningar från besättningsmän som skadat sig i samband med arbete.

I december 2014 lät Transportstyrelsen göra en kundundersökning som visade på att många som inte rapporterat in händelser inte gjort detta då det rått osäkerhet kring procedurer och vad som ska rapporteras. Åtgärder har genomförts för att komma till rätta med identifierade problem.

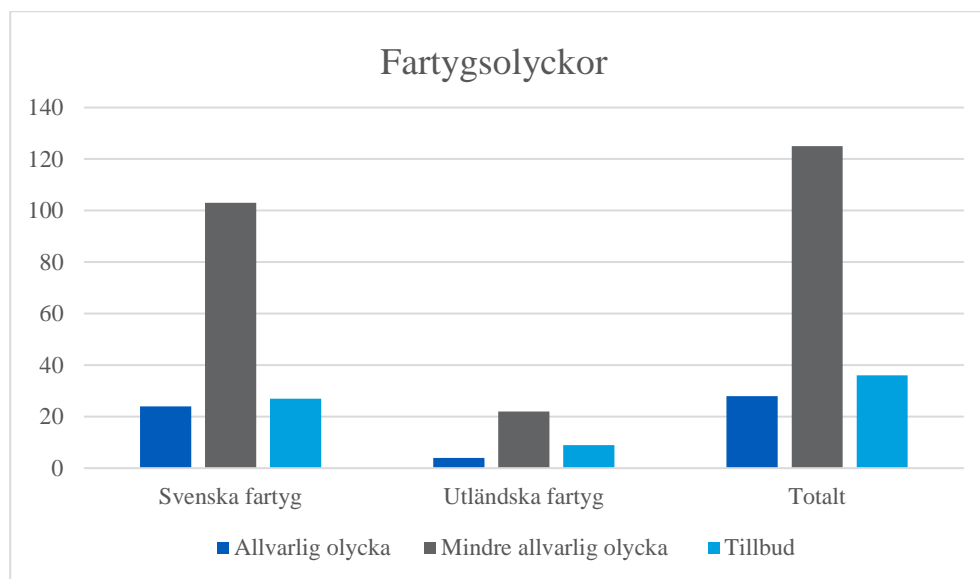
3.1.3 Analys

Det finns en målsättning att antalet allvarliga olyckor ska minska över tid. Vad gäller tillbud och mindre allvarliga olyckor är de underrapporterade, och en ökad rapportering av tillbud och mindre allvarliga olyckor skulle visa på att sjöfartsbranschen arbetar med en god säkerhetskultur och ge underlag för att arbeta förebyggande. Med en ökad rapporteringsbenägenhet av tillbud och mindre allvarliga olyckor får Transportstyrelsen bättre möjlighet att genomföra riskbedömningar och arbeta med en riskbaserad tillsyn, där tillsynsinsatser genomförs där de gör mest nytta.

Från de senaste årens inrapporterade olyckor är det två typer som är överrepresenterade: pråmar som lastas till bristfällig stabilitet och används på ett felaktigt sätt, samt olyckor med RIB-båtar där passagerare och besättning skadas när fartyg framförs i hög hastighet.

Under 2016 rapporterades totalt 189 olyckor och tillbud in till Transportstyrelsen, se figur 1. Flest rapporter får Transportstyrelsen in från den nationella sjöfarten och skärgårdsrederierna. Rapporteringsbenägenheten till Transportstyrelsen är lägre hos de utländska fartygen jämfört med de svenska. Det skulle kunna bero på att de utländska ofta inte känner till att de ska rapportera in mindre allvarliga olyckor och tillbud till svenska myndigheter.

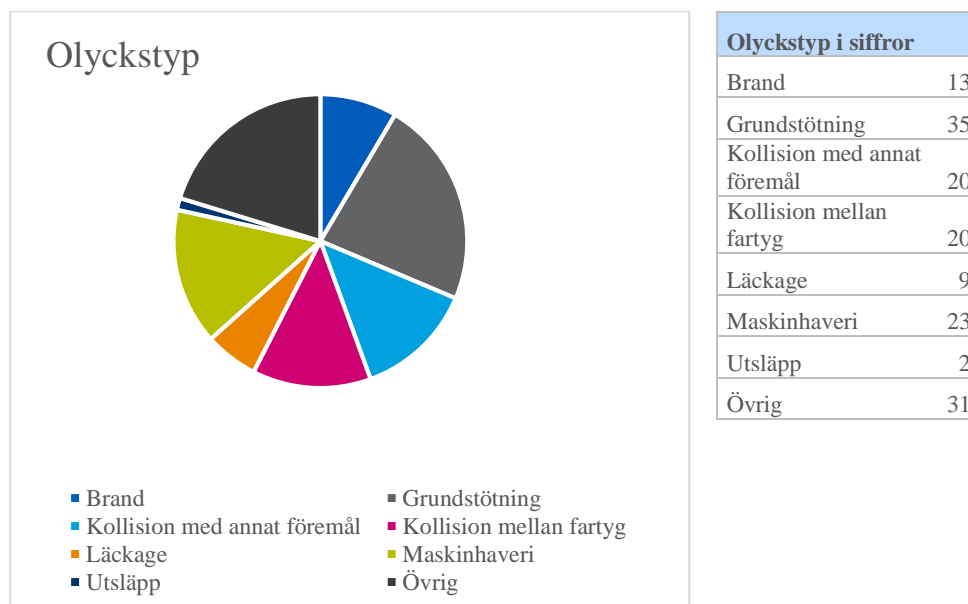
² Transportstyrelsens informationssystem för olyckor och skador i trafiken. Samlar rapporter från polis och sjukvård främst inom vägtrafiken men även sjötrafik förekommer.



Figur 1 - Antal rapporterade olyckor och tillbud under 2016 fördelat på svenska och utländska fartyg

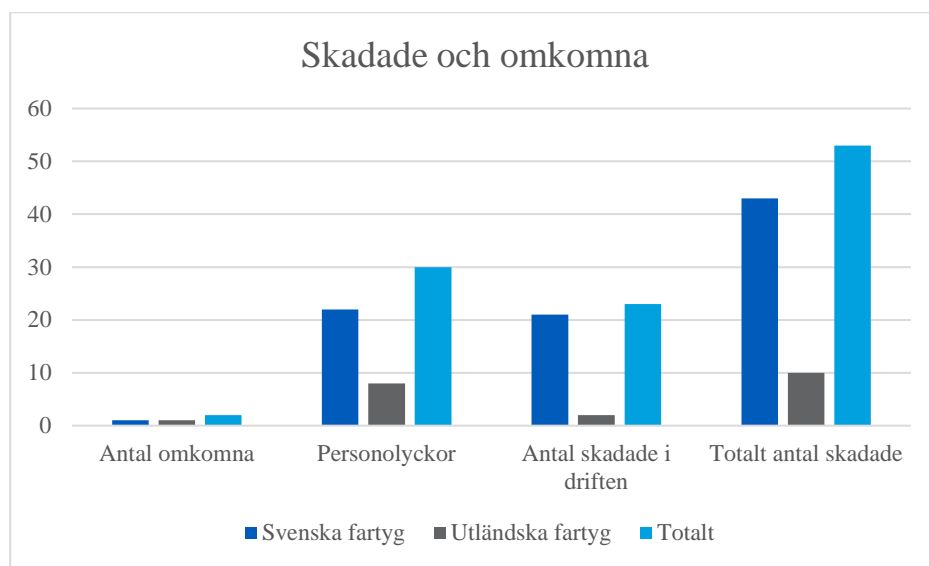
De allvarliga olyckorna är få, liksom de mindre allvarliga sett till det vida omfång av händelser kategorin täcker in och omfattningen på fartygstrafiken. Tillbudsrapporteringen, som är viktig för att uppmärksamma risker, är mycket låg. Med rådande data är det svårt att identifiera trender eller bygga ett övergripande kunskapsunderlag.

Av de inrapporterade händelserna kan cirka en femtedel härledas till grundstötningar och ungefär lika många till kollisioner (mellan fartyg eller med annat föremål), se figur 2. I kategorin övrigt står personskador för de flesta olyckorna, där till exempel ombordanställda skadat sig när de utför arbete ombord, eller olyckor relaterade till lastning och lossning.



Figur 2 - Rapporterade olyckor och tillbud under 2016 fördelat på typ

Under 2016 skadades 53 personer i yrkestrafiken, varav 30 skadade klassades som personolyckor och resterande skadades i driften av fartyget, se figur 3. Under året hade två olyckor dödlig utgång. En person omkom i en olycka där en vattenskoter och en linfärja var inblandad. Den andra olyckan var en besättningsmedlem som försvann från ett utländskt fartyg på svenskt vatten och har inte återfunnits, han antas ha trillat överbord och omkommit.



Figur 3 - Antal skadade och omkomna i yrkestrafiken 2016

Personolyckor definieras som olyckor ombord som inte är relaterade till fartygets drift. Här finns således både arbetsplatsolyckor för ombordanställda samt passagerare som skadar sig genom fall och liknande. Om passagerare eller besättning exempelvis ramlar och skadar sig när ett fartyg stöter i kajen vid tilläggning räknas händelsen inte som personolycka utan som kollision med annat föremål. Dessa typer av händelser kategoriseras som skadade relaterade till fartygets drift. De flesta som råkar ut för personolyckor och skador relaterat till fartygets drift skadar sig lindrigt.

Under 2016 rapporterades fyra händelser där en olycka eller konsekvensen av en olycka lett till ett utsläpp från fartyg. Av dessa fyra händelser gällde tre fall hydraulolja och ett fall tjockolja. Utsläppen motsvarade mellan 0,1–1 m³.

En indikation på hur väl svenska fartyg presterar säkerhetsmässigt i förhållande till andra flaggstater går att få genom Paris MoU³s vita, gråa och svarta lista. Listorna baseras på antal allvarliga brister i förhållande till genomförda inspektioner på fartyg och tillhandahåller därigenom en ranking. Den vita listan representerar flaggstater som är förknippade med hög säkerhet medan den svarta med hög risk. I den senaste rankingen placerar Sverige sig på plats 12 av 42 på den vita listan, före Singapore och efter Isle of Man. Listan toppas av Caymanöarna, Frankrike och Danmark.

3.2 Svensk fartygsflotta

Funktionella regelverk, effektiva administrativa processer och likvärdiga konkurrensvillkor nämns som viktiga delar för att skapa förutsättningar för nya och växande näringar under svensk flagg. Denna indikator visar storleken på fartygsflottan i svensk regi som består av den svenskestrerade fartygsflottan och fartyg med utländsk flagg som kontrolleras av svenska rederier.

3.2.1 Definition

Fartyg i det svenska registret avgränsas till handelsfartyg och specialfartyg⁴ med en bruttodräktighet⁵ över 100. Uttaget görs den 31 december varje år. Handelsfartyg delas upp i kategorierna tankfartyg⁶, bulkfartyg⁷, torrlastfartyg⁸, passagerarfärjor och övriga passagerarfartyg.

³ Samarbetsorgan för europeiska maritima tillsynsorganisationer.

⁴ Fartyg som utför olika stödtjänster inom sjöfarten. Exempelvis isbrytare, bogserfartyg, arbetsfartyg, etc.

⁵ Enhetslöst storleksmått som baseras på fartygets totala inneslutna volym.

⁶ Transporterar flytande gods i bulkform, till exempel olja.

⁷ Transporterar torr last i bulkform, till exempel malm och spannmål.

⁸ Transporterar enhetslast som containers, trailers och bilar.

För fartyg med utländsk flagg som kontrolleras av svenska rederier ingår inte specialfartyg.

3.2.2 Data

Trafikanalys (2017d) publicerar årligen en sammanställning av storleken på den svenska fartygsflottan och det svenskkontrollerade tonnaget baserat på data från Transportstyrelsens fartygsregister och Lloyd's List Intelligence databas, uppgifterna i denna indikator grundar sig på den sammanställningen.

Sammanställningen är en ögonblicksbild över hur stor flottan är den 31 december när uttagen görs. Därmed kan det finnas bortfall av fartyg som till exempel varit i svensk regi under året men som inte längre är det den 31 december. Det kan även förekomma bortfall av fartyg till följd av sena registerförändringar eller eftersläpning av inrapporteringen av fartyg i svensk regi med utländsk flagg.

Fartyg som ägs till mer än 50 % av svenska personer eller företag ska registreras i fartygsregistret och är därmed berättigade att föra svensk flagg. Vid tidpunkten för inregistrering i det svenska registret får inte fartyget samtidigt vara registrerat i ett annat lands register. Vissa länder tillåter dock dubbelregistrering och ställer inte krav på inhemskt ägande, vilket gör det möjligt att skriva in ett svensktregistrerat fartyg i ett annat register och föra det landets flagga. Dessa fartyg ligger under svensktregistrerade fartyg i denna redovisning och därmed kan utflaggningen vara större än vad som visas i statistiken.

Svenska företag kan äga fartyg som är flaggade i ett annat lands register genom att fartygen ägs av ett utländskt dotterbolag. Dessa fartyg är därmed inte svensktregistrerade och presenteras i statistiken som utländska fartyg i svensk regi. Övriga fartyg som presenteras som fartyg i svensk regi med utländsk flagg är inhyrda fartyg av svenska rederier.

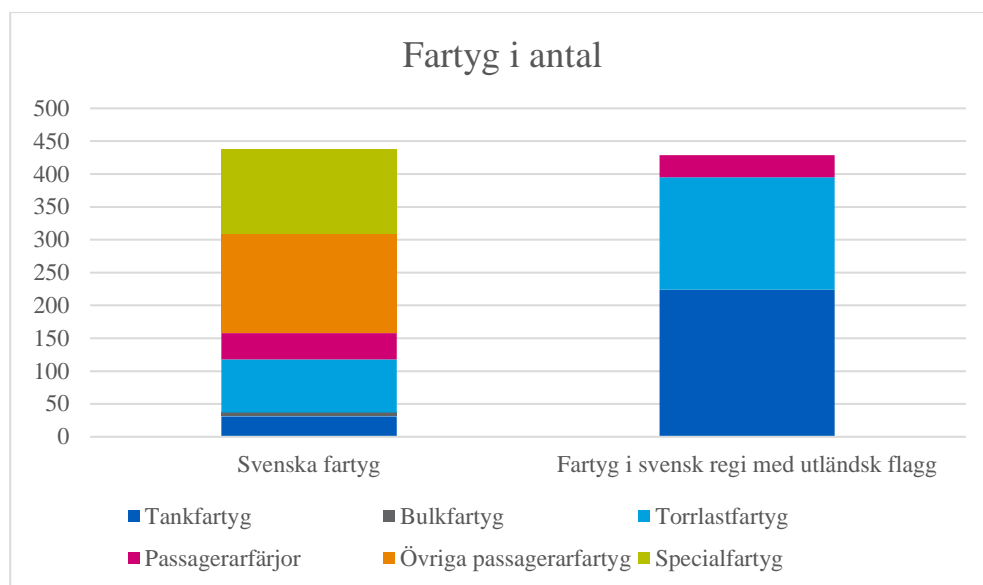
3.2.3 Analys

Antal fartyg i det svenska fartygsregistret har en direkt påverkan på arbetstillfällen. Tillgängliga arbetsplatser bidrar inte enbart till att minska arbetslöshet utan även till att behålla och vidareutveckla viktig kompetens. Storleken på den svenska flottan påverkar också Sveriges inflytande i internationella sjöfartsfrågor.

Den 31 december 2016 bestod den svensktregistrerade flottan, över 100 brutto, av 310 handelsfartyg och 128 specialfartyg, se figur 4. År 2015 var motsvarande siffror 319 handelsfartyg och 127 specialfartyg.

År 2016 uppgick antalet lastfartyg till 118, varav 31 var tankfartyg, 6 bulkfartyg och 81 torrlastfartyg. Jämfört med året innan innebär det en ökning med 1 tankfartyg och en minskning med 8 torrlastfartyg. Passagerarfartygen minskade med 2 stycken och uppgick vid årsskiftet till 192 fartyg, varav 40 färjor och 152 övriga passagerarfartyg. Specialfartygen har ökat i antal med 1.

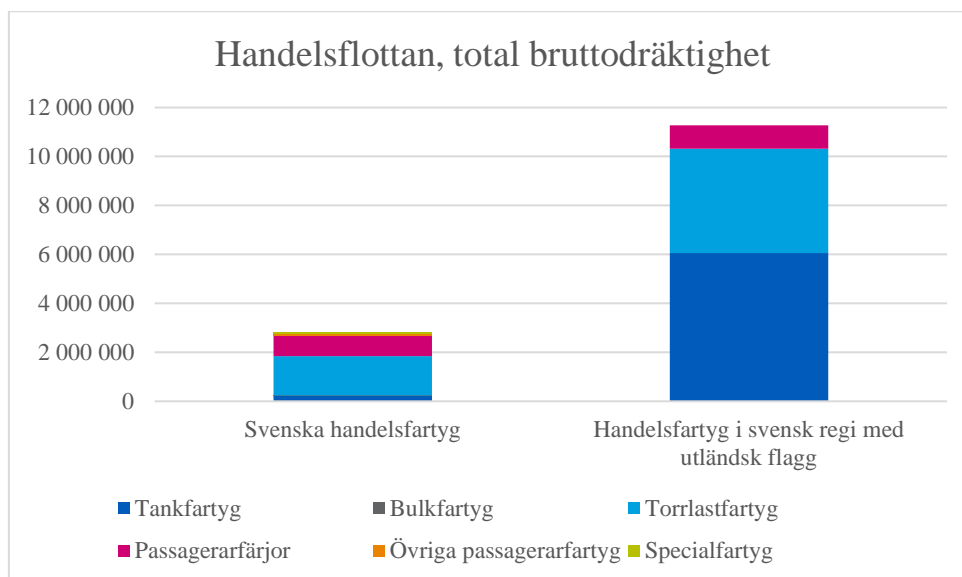
År 2016 fanns det i svensk regi 429 handelsfartyg med utländsk flagg varav 395 lastfartyg och 34 passagerarfärjor. Av lastfartygen var 224 tankfartyg och 171 torrlastfartygflagg.



Figur 4 - Antal fartyg över 100 brutto den 31 dec 2016 (egen bearbetning av Trafikanalys, 2017d)

Storleksmässigt minskade den svenskregistrerade flottan med 12 procent mätt i bruttodräktighet. Torrlastfartygen står för 1,6 miljoner brutto av totalt 2,7 miljoner brutto. Passagerarfartygen utgjorde nära två tredjedelar av flottan i antal men storleksmässigt utgör de endast en tredjedel. De 40 färjorna hade ett sammanlagt brutto på 818 000 och de övriga 152 passagerarfartygen totalt 81 000.

Specialfartygen utgör också en obetydlig del av flottan mätt i brutto, då dessa i huvudsak består av små fartyg på den svenska marknaden. Se figur 5. Det kan vara värt att poängtera att för både specialfartyg och övriga passagerarfartyg finns en betydande mängd i storlekssegmentet under 100 brutto och dessa faller därmed utanför avgränsningen.



Figur 5 - Bruttodräktighet för fartyg över 100 brutto den 31 dec 2016 (egen bearbetning av Trafikanalys (2017d))

I kategorierna tankfartyg och torrlastfartyg består fartygsflottan i svensk regi av fler fartyg med utländsk flagg än svenskregistrerade fartyg. Skillnaden blir ytterligare accentuerad sett till storlek. Tydligast är skillnaden för tankfartyg med 31 svenskregistrerade fartyg på totalt drygt 200 000 brutto och 224 fartyg med utländsk flagg på drygt 6 miljoner brutto. Skillnaden är stor också för torrlastfartygen med 118 fartyg i det svenska registret och 1,8 miljoner brutto, jämfört med 10,3 miljoner brutto fördelat på 395 fartyg med utländsk flagg. Passagerarfärjorna med utländsk flagg är sex stycken färre i antal jämfört med svenskregistrerade men har ett större totalt brutto.

Sammanfattningsvis kan det sägas att det är en betydande större andel tank- och torrlastfartyg som kontrolleras av svenska företag än vad som är registrerade i det svenska fartygsregistret. Den genomsnittliga bruttodräktigheten för fartyg med utländsk flagg överstiger den för motsvarande fartygstyp som är registrerade i det svenska fartygsregistret.

Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för anställd personal på svenskregistrerade fartyg i internationell konkurrens. År 2016 mottog 39 rederier sjöfartsstöd för 101 fartyg. Det senaste decenniet har fartyg med sjöfartsstöd minskat med mer än hälften trots att stödet utvidgats till att omfatta fler typer av fartyg och verksamheter.

Minskningen av fartygsflottan det senaste decenniet beror huvudsakligen på utflaggning av svenskregistrerade fartyg. De senaste åren har dock utflaggningen avtagit och minskningen beror istället huvudsakligen på att fartyg avregistrerats. Det har genomförts ett antal förändringar för att vända utvecklingen, bland annat införande av tonnageskattesystem, utökad

delegering av viss tillsyn till erkända organisationer, åtgärder för att underlätta administrationen vid inflaggning och minskat antal särregleringar för den svenska sjöfarten. Det återstår att se vad dessa initiativ får för resultat och om de kan bidra till att sjöfartsnäringen växer till sig. Under 2017 har det aviserats både inflaggning av ett antal tankfartyg och att ett rederi kommer börja tillämpa tonnageskattesystemet, vilket skulle kunna vara början på en positiv trend för svenskt register.

3.3 Internaliseringsgrad av samhällsekonomiska kostnader

Svensk transportpolitikens mål är att alla externa samhällsekonomiska kostnader ska vara internaliserade, det vill säga att marknaden betalar för alla kostnader, såväl interna som externa. I strategin går det att läsa:

”Det är ur miljösynpunkt angeläget att åtgärder vidtas som innebär att respektive trafikslag betalar sina externa miljökostnader.”

3.3.1 Definition

Den totala kostnaden för att köra ett fartyg ytterligare en kilometer kan delas i två delar, den interna kostnaden och den externa kostnaden. Den interna delen är den del som beslutsfattaren tar i beaktning vid beslutet om att köra ytterligare en kilometer, till exempel kostnaden för bränslet. Den externa kostnaden tar beslutsfattaren inte hänsyn till, till exempel kostnaden för utsläpp. Den externa delen kallas för extern marginalkostnad.

Internaliseringsgraden beräknas genom att ta kvoten mellan rörliga skatter och avgifter och externa marginalkostnader. Kvoten beskriver andelen av de externa marginalkostnaderna som täcks av skatter och avgifter. Om kvoten är lika med 1, det vill säga 100 procent, betalar marknaden för de externa marginalkostnaderna, om kvoten är mindre täcker inte de rörliga skatterna och avgifter de externa marginalkostnaderna.

3.3.2 Data

Underlaget hämtas från Trafikanalys årliga uppdrag ”Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader” (Trafikanalys, 2017e).

Beräkningsunderlaget härstammar dels från VTIs SAMKOST, dels från olika utredningar om externa effekter.

Det bör poängteras att arbetet med att ta fram marginalkostnader för externa effekter inom transportsektorn är ett löpande arbete. Underlaget bygger på nuvarande kunskap och utvecklas. De senaste åren har främst marginalkostnaderna förändrats, internaliserande skatter och avgifter har endast förändrats marginellt. Förändringen av marginalkostnaden beror främst på förändringar i beräkningsunderlaget. Många externa effekter är svåra att prissätta och forskningen kring detta utvecklas ständigt. Risken

med att titta på internaliseringsgraden över tid är att förändringen främst beskriver kunskapsutvecklingen av externa effekters prissättning över tid. Samtidigt är det viktigt att ha i åtanke att internaliseringsgraden beskriver i vilken utsträckning sjötrafikens externa effekter är internaliserade utifrån dagens kunskapsnivå, vilket är den bästa beskrivningen som finns idag.

3.3.3 Analys

Sjöfartens internaliserande avgifter är farledsavgiften och lotsavgiften, båda tas ut av Sjöfartsverket. De externa kostnaderna härstammar främst från luftföroreningar och koldioxidutsläpp.

Sjöfartens godstransporter har enligt Trafikanalys analys en internaliseringsgrad på 69 procent. För övriga trafikslag ligger internaliseringsgraden på 69 procent för tung lastbil utan släp, 62 procent för tung lastbil med släp och godståg på 28 procent internaliseringsgrad. Sjöfartens externa kostnader består till stor del av luftföroreningar och koldioxidutsläpp, vägtrafikens externa kostnader är främst koldioxidutsläpp och infrastrukturslitage och för godståg är det infrastrukturslitage.

För överflyttning av gods från väg till sjö är det kanske mest intressant att jämföra sjöfarten med tung lastbil med släp. Gods på sjöfart har både en högre internaliseringsgrad och en lägre icke-internaliserad kostnad per tonkilometer jämfört med tung lastbil med släp. Gods på sjö och tung lastbil utan släp har samma internaliseringsgrad men sjöfarten har lägre icke-internaliserade kostnader per tonkilometer jämfört med tung lastbil utan släp. Se tabell 1.

Tabell 1, internaliseringsgrad för olika trafikslag för godstransporter 2016

Kr per tonkm	Sjöfart	Tung lastbil utan släp	Tung lastbil med släp	Godståg
Total extern marginalkostnad	0,047	0,35	0,17	0,082
Internaliserande skatter/avgifter	0,033	0,24	0,10	0,023
Icke-internaliserad kostnad	0,014	0,11	0,06	0,06
Internaliseringsgrad	69 %	69 %	62 %	28 %

Källa: Trafikanalys 2017e

Sjöfartens persontransporter har enligt Trafikanalys analys en internaliseringsgrad på 53 procent. Jämfört med bil, buss och tåg har färjetrafiken lägst internaliseringsgrad och högst icke-internaliserad kostnad. Se tabell 2.

Tabell 2, internaliseringsgrad för olika trafikslag för persontransporter 2016

Kr per personkm	Färjetrafik	Buss diesel **	Persontåg
Total extern marginalkostnad	0,52	0,17	0,10
Internaliserande skatter/avgifter	0,27	0,15	0,08
Icke-internaliserad kostnad	0,25	0,02	0,02
Internaliseringsgrad	53 %	90 %	84 %

Källa: Trafikanalys 2017e

För att nå målet att marknaden ska betala för alla kostnader, såväl interna som externa, poängterar Trafikanalys att de rörliga avgifterna och skatterna behöver ökas för alla de trafikslag som idag har en icke-internaliserad kostnad.

4 Övriga intresseområden

Utöver det som indikatorerna täcker in finns det flera områden som kommer att påverka näringarna inom sjötrafik de kommande åren och är intressanta att följa upp i förhållande till den maritima strategin. Ett urval av dessa områden tas upp i detta kapitel. Detta är den första delrapporten som ges ut i uppföljandet av den maritima strategin och representerar därmed basnivån i uppföljningsarbetet. Det innebär att vad som behandlas i nedanstående kapitel främst fokuserar på faktorer som kommer att ha en inverkan i den närmsta framtiden. Nästa fördjupade uppföljning om tre år kommer att avhandla hur utvecklingen har sett ut på dessa områden de senaste tre åren, samt identifiera nya intresseområden för de kommande tre åren.

4.1 Avgiftssystem

Den 1 januari 2018 kommer ett nytt avgiftssystem för Sjöfartsverkets avgifter att träda ikraft. Förändringen gäller såväl lots- som farledsavgiften.

Flera anledningar till förändringen har lyfts, bland annat att Sjöfartsverket måste öka sina intäkter i förhållande till sina kostnader, att intäkterna ska vara mindre konjunkturkänsliga och tydliggöra korsfinansieringen mellan lots- och farledsavgiften.

Några exempel på ändringar i systemet är att en passageraravgift införs, införandet av CSI⁹ för miljödifferiering, beredskapsavgift (för att förtydliga den del av farledsavgiften som finansierar lotsberedskap) införs, lastfartyg debiteras för ett ökat antal anlöp på den fartygsbaserade delen,

⁹ Clean shipping index. Indexet poängsätter fartygs miljöstandard och utifrån poängen kan fartygen placeras i en av fyra kategorier som ger olika stor reduktion av den del av farledsavgiften som baseras på antal anlöp.

flertalet rabatter tas bort (t.ex. inom Göteborg-Vänern området) och avgiftsnivåerna höjs generellt.

Förslaget har mötts av stor kritik, framförallt av branschen, och även mynnat ut i ett regeringsuppdrag till Trafikanalys som under 2017 utrett miljöstyrningen i det nya avgiftssystemet. Trafikanalys konstaterade att ett bredare miljöindex och mindre avgiftsreduceringar minskar incitamenten för miljöförbättrande åtgärder, inte heller kan Trafikanalys utesluta att det nya systemet kan innebära överflyttningar av gods från sjö till väg. Framförallt för godstransporter på inre vattenvägar och kustnära trafik, då farledsavgiften redan idag är en betydande del av deras totala kostnader och att den trafiken är starkt konkurrensutsatt gentemot väg. Sjöfartsverket kommer under 2018 att utreda miljöstyrningen för att ta fram en alternativ modell.

4.2 Förenklade regler och effektivare administration

Transportstyrelsen har ett internt system för förslag på förbättrande åtgärder kallat förslagslådan. Där kan både interna förbättringsförslag och kundsynpunkter registreras för vidare uppföljning. Då Transportstyrelsen är en regelgivande och tillståndsprövande myndighet berör vissa av de inkommande ärenden förslag på regelförenklingar och effektiviseringar i administrativa processer. Alla ansträngningar som görs på området fångas inte upp i förslagslådan men ärendena kan ändå ge en indikation på områden där förändringar sker.

Många ärenden berör dock inte regelförenklingar eller processeffektiviseringar och därför behöver en gallring genomföras. I nedanstående sammanställning redovisas förbättringsförslag till regler och processer som direkt påverkar kund eller intressent. Endast sådana regelförenklingar och effektiviseringar som innebär en nyskapande förbättring är inkluderade. Förslag som gäller åtgärder av brister i hantering från rådande rutiner, eller uppdatering av regelverk som redan är beslutat och liknande fall är inte inkluderade.

Under 2016 lämnades 14 ärenden in till förslagslådan som föreslog en regelförenkling eller processförbättring för sjöfarten. Av dessa är sju genomförda, sex under behandling och ett nedlagt.

Fyra av förslagen innebär en regelförenkling, inga av dessa är genomförda men två är beslutade att de ska genomföras och de andra två ska utredas. Tre av fallen behandlar förhållandet mellan klassningssällskap och Transportstyrelsen. Klassningssällskap som godkänts av Transportstyrelsen kan ta över vissa tillsynsuppgifter genom delegering. Detta kan vara fördelaktigt för fartygsägare då dessa organisationer ofta har en global närvaro, vilket underlättar för fartyg som verkar internationellt och

därigenom har närmare tillgång till sin tillsynsorganisation. Klassningssällskap kan också ha ett stort antal klienter och genomför många inspektioner årligen vilket möjliggör effektivt handläggande.

I de ärenden som inkommit till förslagslådan har det påpekats att delegeringen till klassningssällskapen inte gäller fullt ut på områden där de borde göra det. Detta bidrar till att både klassningssällskapen och Transportstyrelsen är involverade i samma typer av uppgifter, vilket motverkar syftet med delegeringen och leder till att dubbelarbete utförs eller att handläggningstiden blir längre än nödvändigt.

Övriga förslag har tagits med i sammanställningen då de anses kunna bidra med processförbättringar och effektiviseringar. Av de tio förslagen är sju genomförda, två ska genomföras och ett är nedlagt. Det är större spridning av åtgärdsområden som dessa förslag tar upp, i förhållande till de som föreslår regelförenklingar. Den vanligaste förslagstypen involverar förenklingar i rapportformulär och rutiner för att underlätta för verksamhetsutövare. Tydligare information och uppluckrande av omotiverad administration utmärks också bland förslagen.

4.3 Luftemissioner

På senare år har sänkningar av gränsvärden för svaveloxider kommit på plats enligt MARPOL Annex VI, EU-direktiv (direktiv 1999/32/EG, 2005/33/EG och 2012/33/EU) och Svavelförordningen (2014:509) och beslut är taget för kväveoxider enligt internationella överenskommelser som gäller för fartyg som trafikerar norra Europa, och därmed de svenska farvatten. De sänkta gränsvärdena för svavel infördes den 1 januari 2015, inom specifika utsläppsområden. Trafikanalys genomförde en utvärdering av de skärpta kraven på svavel i sjöfartens fartygsbränsle och utsläpp från 1 januari 2015. Utvärderingen visar på att de avsedda positiva effekterna på luftkvalitet har infriats. (Trafikanalys, 2017b) Vissa problemmoment kvarstår dock. Ungefär var tionde fartyg följer inte utsläppskraven, samordningen av tillsynen på området är bristfällig och sanktionerna är svaga (Trafikanalys, 2017c). Om bränslepriserna stiger är det möjligt att regelefterlevnaden blir sämre.

För emissioner av kväveoxider kommer en sänkning av gränsvärdena att finnas på plats från 1 januari 2021. Likaså är det även här fråga om internationella överenskommelser, som också kommer gälla i svenska farvatten.

Sjöfarten har generellt låga utsläpp av växthusgaser i förhållande till vikt och sträcka av transporterat gods, men på grund av den stora mängden transporter utgör utsläppen ändå ett betydande bidrag till den globala

uppvärmningen. IMO¹⁰ har i sin tredje rapport om växthusgaser beräknat att den internationella sjöfarten idag svarar för omkring 2,2 procent av de globala utsläppen av växthusgaser.

I framtiden kommer företag vars fartyg trafikerar Europeiska hamnar att behöva övervaka, rapportera och verifiera sina utsläpp av koldioxid enligt EU-förordningen 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter (den s.k. MRV-förordningen). Förordningen antogs i april 2015 och börjar tillämpas den 1 januari 2018. Även IMO har beslutat att införa bestämmelser om datainsamling gällande koldioxid. Vid senaste MEPC¹¹ godkändes riktlinjer för verifieringsförfarandet av de rapporter som fartygen ska lämna i enlighet med IMO:s datainsamlingssystem samt riktlinjer för utveckling och hantering av IMO:s databas för fartygs bränsleförbrukning. För båda systemen handlar det om att man vill skapa en bättre överblick hur stora utsläpp av koldioxid sjöfarten faktiskt står för, och för att kunna sätta gemensamma mål för att minska koldioxidutsläpp från sjöfarten.

Sjöfarten undantas från FN:s klimatavtal som beslutades i Paris 2015 och som träder ikraft 2020. Frågan om att få till stånd en minskning av utsläpp av växthusgaser har diskuterats inom IMO sedan mitten av 1990-talet, men intensifierades i början på 2000-talet. Förhandlingarna har utmärkt sig som svåra, långdragna och tidvis låsta. IMO har hittills inte kunnat enas om att sätta ett reduktionsmål för utsläpp av växthusgaser från internationell sjöfart, istället har man arbetat med instrument för energieffektivisering.

Frågan om att sätta reduktionsmål för utsläppen återaktualiserades år 2015 av bland annat Marshallöarna som uppmanade IMO att sätta mål för nettoutsläppsminskningar. År 2016 antog IMO, en arbetsplan ”*Roadmap for developing a comprehensive IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships*”. Strategin är tänkt att knyta ihop alla klimatåtgärder som IMO har tagit beslut om, samt kommande åtgärder.

Arbetsplanen omfattar en rad diskussionspunkter, däribland ambitionsnivåer och principer för strategin samt utsläppsscenarier och prognoser för sjöfartens utveckling. Vidare innefattar den hinder och möjligheter för att reducera utsläpp, kostnader, kapacitetsutveckling, forskning och utveckling. I arbetsplanen finns även viktiga milstolpar och extra arbetsmöten inlagda. Våren 2018 ska en initial strategi antas. Den slutliga strategin fastställs 2023. Vid denna tidpunkt kommer man ha nått steg två, analys av data, i trestegsprocessen. IMO:s medlemsstater har enats om att tre års data ska ha analyserats innan beslut fattas om ytterligare klimatåtgärder. Som

¹⁰ International Maritime Organization. FNs sjöfartsorgan.

¹¹ Marine Environment Protection Committee. IMOs kommitté för miljöfrågor.

komplement ska IMO ta fram en fjärde växthusgasstudie, och IMO uppmuntrar även fartyg att rapportera in data på frivillig basis före 2019.

Det är för tidigt att säga hur EUs och IMOs strategier kommer att påverka sjötrafikens växthusgasutsläpp men mätbarheten kan förväntas öka. Det finns givetvis skäl att återkomma om detta vid senare uppföljningar kopplade till den maritima strategin.

4.4 Nya föreskrifter för nationell sjöfart

Tidigare regelverk för svenska fartyg som seglat i nationell fart och inte omfattats av internationella säkerhetscertifikat har varit ålderdomliga, komplexa och delvis ofullständiga. Reglerna har varit detaljreglerande och endast funktionella för vissa typer av sjöfart. De nya regler som införs nu ska bibehålla en hög säkerhetsnivå men vara mer sammanhållna, överblickbara och möjliga för alla typer av fartyg och verksamheter att följa. Till det följer ett nytt tillsynssystem, med möjlighet till utökad delegering, och nya bemanningsregler.

Reglerna är funktionsbaserade, det vill säga att reglerna inte direkt talar om hur något ska göras, utan vad som ska uppnås. Något som ställer krav på redaren, men också ger en större flexibilitet. Funktion istället för detaljreglering ska även underlätta inflaggning av fartyg då de inte behöver detaljanpassas till svenska specifikationer, så länge de uppfyller säkerhetskraven. De nya föreskrifterna bygger på egenkontroll, vilket innebär att fartygsägaren själv ansvarar för kontroller och underhåll av fartyget. Förhoppningen är att det ska öka säkerhetsmedvetenheten inom branschen.

Det nya tillsynssystemet kommer att vara riskbaserat. Vilket innebär att Transportstyrelsen kommer prioritera inspektioner av de fartyg som bedöms vara associerade med högst risk, det kan till exempel vara grundat på verksamhet, fartområde eller tidigare avvikelser. Antalet fartyg som står under tillsyn kommer att utökas och inkludera mindre fartyg än tidigare, däremot kommer de inte ha regelbundna inspektioner. Vid dessa inspektioner ska redaren kunna visa på hur säkerhetsarbetet genomförs för att uppnå föreskriven säkerhetsnivå. Regelverket medför även stickprovskontroller på fartyg och dess utrustning för att kontrollera att fartyget hålls sjövärdigt.

Förhoppningen med regelverket är bibehållen hög säkerhet till sjöss genom att skapa ett mer modernt, förståeligt och effektivt regelverk och på så sätt även underlätta för redaren att bedriva sin verksamhet. Ett lättförståeligt och tillgängligt regelverk leder också till en bättre informerad bransch, vilket underlättar regellydnad. Reglerna har potential att underlätta för nya former

av sjöfart och främja innovationer men i och med att det är ett helt nytt system som införs är det oklart hur det kommer falla ut.

4.5 Godsflöden och infrastruktur

Den Maritima Strategin lyfter upp överföring av godstransporter från väg till sjöfart som en möjlighet att minska den samlade miljöbelastningen och avlasta vägnätet. Detta är också en linje som drivs på EU-nivå inom ramen för EUs transeuropeiska transportnätverk (TEN-T). Överflyttningar mellan trafikslag har tagits upp i flertalet utredningar, till exempel Trafikanalys (2017a), Trafikanalys (2016), Sjöfartsverket (2016), Trafikverket (2015) och VTI (2014).

Samtliga rapporter kommer fram till att överflyttningspotentialen är begränsad, åtminstone vad gäller inrikes transporter. Sjöfartsverket (2016) kommer fram till att det finns förutsättningar för överflyttning av godstransporter från land till sjö, det finns ledig kapacitet i hamnar och farleder, lämpligt tonnage och tänkbara godsflöden. Däremot är rådande marknadsförutsättningar inte sådana att de skapar incitament för att utveckla nya multimodala transportlinjer. Omlastning i hamnar samt lots- och farledsavgifter är kostnadsdrivande för sjöfarten och gör den ofördelaktig för de flesta transportupplägg över kortare sträckor.

De största längre vägtransportflödena sker mellan storstadsregionerna och består huvudsakligen av livsmedelsprodukter och samlastat gods. Dessa varugrupper transporteras i liten utsträckning med järnväg eller kustsjöfart idag och överflyttningspotentialen till redan existerande sjöfartslinjer är därmed mycket begränsad. Etablering av ny linjesjöfart är en utmaning, både vad gäller initiala investeringar och att sammanställa kundunderlag för att försäkra nog hög fyllnadsgrad. Trafikanalys har på uppdrag av regeringen utrett möjligheterna att införa ett eco-bonussystem för att snabba på överflyttning av gods från väg till sjöfart. Utredningen sammanställer erfarenheter från andra länder som implementerat sådana system. I utredningen föreslås att nyetablering eller utökning av linjesjöfart ska kunna få finansiellt stöd under de första tre åren baserat på värdet av minskade externa kostnader, givet att det går att visa att det finns överflyttningmöjligheter och att linjen kan bli långsiktigt bärkraftig.

Störst överflyttningspotential identifieras för närsjöfarten mellan svenska hamnar och hamnar kring Östersjön och Nordeuropa. Trafikverket uppskattar att 85-90 procent av de lastbilar och andra lastenheter som lossas i Ystad, Trelleborg och Malmö inte har sin destination i Skåne. Transoceanas containertransporter som lossas i Göteborg med slutdestination i Mälardalen går vidare via järnväg eller väg, inte med fartyg. Samtidigt pågår det och har genomförts utbyggnader och investeringar i flera svenska hamnar och farleder för tillfället. Detta skulle kunna leda till att fler sjötransporter

erbjuds linjesjöfart som lossas närmare slutdestinationen och att transportarbetet inland mellan områden med närhet till en hamn minskar.

5 Fortsatt utveckling av uppföljning

Som tidigare nämnts utvecklas kunskapsunderlaget till indikatorn *internaliseringsgrad av samhällsekonomiska kostnader* löpande.

Transportstyrelsen arbetar aktivt med att öka rapporteringsbenägenheten för olyckor och tillbud till sjöss. En ökad rapportering skulle möjliggöra att Transportstyrelsen kan presentera statistik som bygger på fler inrapporterade händelser och därmed kvalitetsförbättra indikatorn *olyckor och tillbud till sjöss*. Med en ökad rapporteringsbenägenhet blir olyckstrender och risker inom sjöfarten lättare att identifiera.

Transportstyrelsens indikatorer är delvis beroende av Trafikanalys, eller annan part. För de årliga indikatorerna *internaliseringsgrad av samhällsekonomiska kostnader* och *storleken på handelsflottan* är Transportstyrelsen beroende av att Trafikanalys även fortsättningsvis tar fram dessa mått. Olyckor och tillbud till sjöss äger Transportstyrelsen statistiken över och de intresseområden som presenteras bedöms inte vara direkt beroende av annan part i den fortsatta uppföljningen.

6 Referenser

Havs och vattenmyndigheten (2018). *Redovisning av regeringsuppdrag N2017/02641/MRT, Uppföljning av den maritima strategin*. Rapportnummer: 2018:11, ISBN: 978-91-88727-00-8.

Sjöfartsverket (2016). *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige*. Dnr 16-00767.

Trafikanalys (2017a). *Eco-bonus för sjöfart – slutredovisning*. Rapport 2017:11.

Trafikanalys (2017b). *Effekter av SECA och skärpta krav på 0,1 % svavelhalt i fartygsbränslen – slutrapport*. Rapport 2017:18.

Trafikanalys (2017c). *Effekter av SECA på sjöfartens bränsleanvändning, efterlevnad och kustnära luftkvalitet*. Rapport 2017:14.

Trafikanalys (2017d). *Fartyg 2016 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*. Statistik 2017:16.

Trafikanalys (2017e). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, Rapport 2017:2.

Trafikanalys (2016). *Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys*. Rapport 2016:7.

Trafikverket (2015). *Underlagsrapport till inriktningsunderlag 2018-2029*. Publikationsnummer 2015:228.

VTI (2014). *Konkurrensytta land – sjö för svenska godstransporter*. VTI rapport 822.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503