

## Motion till riksdagen 2005/06:T611

av Johnny Gylling m.fl. (kd)

### Sjöfarten

*Motionen delad mellan flera utskott*

#### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om införande av tonageskatt för sjöfarten med giltighet från den 1 januari 2005.<sup>1</sup>
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett åtskiljande av Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en långsiktig planeringsram och statliga anslagsmedel för sjöfartens infrastruktur.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall verka för att minimera de svenska särreglerna för sjöfarten.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den svenska behörighetsförordningen skall anpassas till den internationella konventionen STCW.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att STCW-konventionen skall införas direkt på engelska i svensk lagtext.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett handlingsprogram för kustsjöfarten.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade krav på oljeleverantörernas och raffinaderiernas ansvar för bunkeroljans kvalitet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkerhetskrav för sjöfarten.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en oberoende internationell granskning av Estonias haveriutredning.

<sup>1</sup> Yrkande 1 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

## Inledning

Det kan konstateras att de förslag Kristdemokraterna lagt genom åren för att förstärka svensk sjöfartsnäring successivt har tagits upp av regeringen och förverkligats om än inte i den takt som vore önskvärt:

- Nettomodellen som infördes den 1 oktober 2001 för svenska redare ska ses som en tillfällig subvention för att kunna konkurrera med den undermåliga sjöfart som bedrivs av skrupelfria redare världen över.
- Tonnageskatten har äntligen börjat få acceptans hos regeringen och i den utredning som väntas bli klar i november.
- En översyn av sjöfartsavgifterna har gjorts både av Näringsdepartementet samt av Godstransportdelegationen. Det har konstaterats att sjöfarten som helhet betalar sina samhällskostnader och jämfört med andra trafikslag bör bl.a. farledsavgifterna sänkas.
- EU-stöd ska sökas för isbrytningskostnaderna så att inte dessa belastar all sjöfart till Sverige som i dag.

Svensk sjöfart är en viktig näring att understödja för att bevara kompetens, sysselsättning samt miljö- och säkerhetstänkande. Kristdemokraterna kommer att fortsätta driva på för en stark svensk sjöfartsnäring och goda möjligheter för sjöfarten på Sverige att växa.

Sedan oktober 2001 har drygt 80 fartyg fått svensk flagg. Nästan 60 nybyggen till ett sammanlagt kontraktvärde av ca 19 miljarder kronor finns för närvarande i beställning av svenska rederier. I den svenska handelsflottan sysselsatt i utrikes trafik finns i dag totalt ca 12 000 anställda. Man kan påstå att trenden har vänt även om det inte varit någon större rusning till det svenska fartygsregistret. Den av riksdagen beslutade nettostödsmodellen för svensk sjöfart ger möjligheter till bättre konkurrenskraft. På längre sikt bör sådana stöd avvecklas gemensamt inom EU men det kan ske först när bekvämlighetsflaggade fartyg inte längre kan konkurrera mot kvalitetssjöfarten.

Svensk sjöfart har ett högt miljö- och säkerhetstänkande och genom goda konkurrensförutsättningar gynnas därför sjösäkerheten internationellt om den svenska handelsflottan växer.

Sjöfarten är en förutsättning för den svenska utrikeshandeln. Varje arbetstillfälle till sjöss beräknas ge sex arbetstillfällen i land. Detta är ytterligare ett skäl för att värna den svenska sjöfarten.

Sveriges inflytande i IMO (FN:s internationella sjöfartsorganisation) och EU:s sjöfartsorgan är helt relaterat till hur mycket svenskregistrerat tonnage vi har. Detta är en viktig aspekt när man talar om den svenska flaggans konkurrenskraft.

## Tonnageskatt från den 1 januari 2005

Fortfarande saknas en pusselbit för att svensk sjöfartsnäring ska ha så goda konkurrensvillkor som EU:s gemensamma sjöfartspolitik ger möjlighet till, nämligen en tonnagesbaserad beskattning, s.k. tonnageskatt. I dag har de flesta

EU-länder en sådan skattemodell eller motsvarande. Den svenska riksdagsmajoriteten har hörsammat Kristdemokraternas förslag om tonnageskatt och skatteutskottet har begärt av finansministern att frågan snarast utreds. Så sker för närvarande. Nu är det viktigt att tonnageskatten införs skyndsamt så att svensk sjöfart inte tappar tempo.

Det är angeläget att tonnageskatten införs retroaktivt redan från den 1 januari 2005. Det möjliggörs praktiskt av att det inte är förrän i maj 2006 som rederierna skulle behöva anhålla om att få ingå i tonnageskattesystemet. De gör detta i samband med att deklarationerna avseende 2005 sammanställs. Meningen är att det under tre år ska vara möjligt gå in i tonnageskatten; det blir således 2005, 2006 och 2007. Det innebär att man senast vid deklarationens inlämnande i maj 2008 måste anhålla om att få vara med i tonnageskatten.

De viktigaste argumenten för ett snabbt införande av tonnageskatten sammanfattas under följande fyra underrubriker.

## Arbetsstillfällen

Sjöfartsnäringen går bra nu. En försvagad konkurrenssituation riskerar verksamhetsflytt från Sverige därför att alla konkurrenter redan har tonnageskatt eller motsvarande. Vi får inte tappa tempo och riskera arbetsstillfällen. Många försäljningar av äldre tonnage har gjorts under 2005 för att bereda plats för nytt tonnage. En omfattande förnygring av handelsflottan sker för närvarande. Sjöpersonalen går på viss tomgång i avvaktan på de nya fartygen. Ett senarelagt tonnageskattesystem innebär risk för personalavvecklingar. Ju snabbare nya arbetsstillfällen inom sjöfarten och dess kluster som omfattar ca 200 000 personer kan skapas, desto bättre. Införandet av tonnageskatten så fort som möjligt underlättar detta. De stora investeringar som redan gjorts i nya fartyg gör att spelreglerna bör vara klara i god tid (2005) för att planera/räkna på svensk flagg på fartyg som levereras. Detta har stor betydelse, särskilt beträffande antalet arbetsstillfällen.

## Konkurrensneutralitet

Följt av flera decennier med dålig lönsamhet för branschen har de senaste två åren varit generellt sett mycket lyckosamma för de flesta rederier. Detta har använts till att dels bygga upp kapitalet, dels till utförsäljning av äldre tonnage och omfattande investeringar i nytt tonnage. Effekten har blivit en betydande men tillfällig skatteexponering för ett flertal svenska rederier redan 2005. Ett fördröjt införande av tonnageskatten riskerar därför bli lite av ett slag i luften eftersom utgångspunkten är att internationellt verkande rederier bara kan drivas med konkurrensneutrala skattevillkor. Ur konkurrenshänseende är det för svenska rederier viktigt att komma in i tonnageskattesystemet fr.o.m. 2005 eftersom de utländska konkurrenterna sedan länge har en sådan skattesituation. Konkurrenssituationen är redan negativt förskjuten. Försprånget tar lång tid hämta in.

Fel! Okänt namn på

## Försäljningar och suboptimala investeringar

En bra marknad råder för att avyttra äldre tonnage. När sådant äldre tonnage säljs löses överavskrivningarna upp och utsätts för beskattning om de inte behövs för förlusttäckning och om nyanskaffat tonnage inte kan tas in i böckerna under samma räkenskapsår. Årsskiftesproblematiken gör att om man t.ex. har räkenskapsår ekvivalent med kalenderår uppstår följande problem: En försäljning den 31 december gör det för sent investera dagen efter, dvs. 1 januari. Det blir reavinstskatt om inte investeringen görs samma räkenskapsår. Av marknadsskäl är tidsramen för avyttring av enkelskrovt tanktonnage på grund av dubbelskrovsförordningen som följer av IMO:s utfasningsregler begränsad. Senare införande av tonnageskatt än från 2005 medför risk för senarelagda försäljningar för att slippa lösa upp överavskrivningar, med sämre priser som följd. Senarelagd tonnageskatt medför risk för skattedrivna och kommersiellt suboptimala investeringar beroende på att det svenska överavskrivningssystemet kan få sådana effekter i kapitalintensiva branscher.

## Bättre förutsättningar för kapitalanskaffning

Kontraktsvärdet för svenska rederiers beställningar är 18,6 miljarder kronor 2005. Tonnageskatt från 2005 ger bättre förutsättningar för kapitalanskaffning eftersom soliditeten ökar.

## Sjöfartsstöd och konkurrenskraft

Det är i dag stora variationer mellan länderna när det gäller sjöfartspolitik. För att undvika att svenska rederier flaggar ut till länder med bättre villkor, måste Sverige anpassa sina skatter, lagar och regelverk efter EU:s konkurrensnormer. Den svenska sjöfarten ska ses ur ett internationellt perspektiv och de särregler som verkar konkurrenshämmande för näringen måste ses över.

Kristdemokraterna vill på sikt avskaffa sjöfartssubventionerna. Under överskådlig tid framöver måste de dock finnas kvar för att svara upp mot konkurrensen från fartyg under bekvämlighetsflagg, av vilka många uppvisar stora brister på sjösäkerhet och miljötänkande. Sverige är ett föregångsland inom sjöfarten när det gäller säkerhet och miljömedvetenhet och därför är det mycket viktigt att behålla den svenska kompetensen och att svenska rederier får villkor liknande övriga EU-länders rederier.

EU måste arbeta för ökad sjösäkerhet och större miljömedvetenhet och hårt bekämpa de attityder som förekommer hos nationer där man åsidosätter de säkerhets- och miljönormer som satts av internationella sjösäkerhetsorgan. Det får inte löna sig att konkurrera genom undermålig säkerhet, dåliga arbetsvillkor eller genom att dumpa olja till havs.

## Särreglerna

Det finns fortfarande svenska särregler. Numer utmärker t.o.m. Sjöfartsverket särreglerna så att det i författningarna och förslagen till författningar står att läsa att: "internationellt gäller, men för svenska fartyg gäller dessutom". Detta försvårar för svensk sjöfart, särskilt om valet står mellan svensk flagg eller utländsk flagg när det gäller nybyggda fartyg.

Nu avser Sjöfartsverket avskaffa svenska tekniska särregler beträffande internationella konventioners tillämpning på svenska fartyg. Verket borde gå ännu längre och i stället införa konventionerna direkt på engelska i svensk lagtext. Först då blir bestämmelserna konkurrensneutrala. Så gör man i flyget och inom bilindustrin.

Den svenska behörighetsförordningen borde anpassas till den internationella konventionen STCW. De svenska särreglerna försvårar för svenska ungdomar att få ut sina behörigheter. Det försvårar också för svenska rederier att operera långt borta från Sverige på grund av de otidsenliga bemanningsreglerna.

Det finns svenska befälsbehörighetsregler som inte har sin motsvarighet i den internationella STCW-konventionen. Enligt svenska regler delas behörigheterna in i olika fartområden nämligen inre fart, närfart, europafart och oceanfart. Det är självklart att det blir kostsamma problem när man måste byta befäl ombord i ett fartyg beroende på att man går från ett fartområde till ett annat med större krav.

Så blir det för ett fartyg i kustfart när man passerar en viss gräns. Man får en känsla av att man på myndighetshåll inte närmare har funderat över hur det ser ut i praktiken. Varför skulle det annars vara nödvändigt att skicka i väg en befälhavare till ett fartyg i kustfart bara för att kusten i fråga ligger längre bort från Sverige än de kuster som finns i Europa eller Nordafrika? Och vad är det som säger att det skulle behövas högre behörighet för att navigera i lugna vatten längs Sydostasiens kuster än i Öresund som är ett av världens mest trafikerade farvatten?

Det verkar som om myndigheterna på fullt allvar anser att det är svårare att navigera ett fartyg ju längre bort man kommer från Sverige. Det är självklart att det inte är så. Tyvärr leder detta till att rederierna avstår från att göra affärer i dessa sammanhang.

Fartområdet Europafart i behörighetsförordningen borde kompletteras med tillägget "internationell kustfart". Då kan svenska fartyg konkurrera på lika villkor längs alla kuster oavsett var de finns på jorden.

## Utbildning, behörigheter, praktikkrav, fartområden m.m.

Den svenska regelfloran i detta avseende är omfattande, komplex och innehåller nationella särregler som orsakar problem och kostnader för svensk rederinäring. STCW bör tillämpas i sin helhet i Sverige. Detta ska inte ute-

### Fel! Okänt namn på

sluta en utbildning i Sverige som ligger över konventionsnivå. Vi önskar emellertid ett system där man kan hålla isär utbildning på konventionsnivå och utbildning som ligger över konventionsnivå. Utbildning över konventionsstandard är en viktig konkurrensfördel.

## Europafartskravet för att uppnå klass V-behörighet

För att få vaktbefälsbehörighet som styrman (klass V enligt behörighetsförordningen) krävs sammanlagt 36 månaders behörighetsgivande sjötid. Av denna tid ska sammanlagt 9 månader avse tid fullgjord i fartyg med en dräktighet större än 3 000 som går i s.k. Europafart eller oceanfart. Detta framgår av 2 kap. 7 § behörighetsförordningen.

Kravet på Europafart eller vidsträcktare har blivit en flaskhals eftersom svenska fartyg i dessa fartområden blivit färre till antalet. Kravet på Europafart eller vidsträcktare har gett upphov till svårigheter för de nyexaminerade befäl som arbetar för att få ihop sin behörighetsgivande sjötid. Bestämmelsen hindrar inte minst all den personal som annars skulle kunnat få anställning i fartyg som rör sig närmare Sverige, men där behörigheten klass V krävs. Dessa personer måste för att få segla i närfarten först lyckas få en anställning i Europafart under en period för att uppnå sin behörighet.

Det finns exempel på små bunkerbåtsredare som efter avlagd sjökaptensexamen måste försöka finna anställning hos någon som driver sjöfart i Europafart eller vidsträcktare, enbart för att sedermera kunna föra befäl på det egna fartyget som endast opereras i närfart.

Det finns ingenting som säger att personal som arbetat på fartyg i Europafart eller oceanfart skulle ha fått bättre eller mer erfarenheter av sådana sysslor som krävs för att tillfyllest framföra ett fartyg oavsett fartområde än sådan personal som arbetat i t.ex. närfarten.

En svensk särregel, nämligen kravet på behörighetsgivande sjötid i vidsträcktare fart än närfart, försvårar för ungdomar att få den nödvändiga behörighetsgivande sjötiden. Regeln förhindrar dem helt enkelt att få arbete i en arbetsmarknad där det råder brist på personal.

Sverige hade tidigare en mycket stor oceangående handelsflotta. I dag är handelsflottan avsevärt mindre vad avser antalet fartyg och därmed också antalet arbetsplatser. Den svenska handelsflottan består numera till största delen av specialfartyg. Detta innebär att yrkesutövning och arbetsinnehåll varierar högst avsevärt beroende på i vilket fartyg man tjänstgör. Följden av detta är att sjöfartsnäringen numera aldrig kan garantera den allsidighet i yrket som sjömannen ofta fick förr. Det kan även nämnas att tjänstgöring på en supertanker i världsomspännande trafik kan förefalla mycket kvalificerande. I praktiken medför det dock ofta en sjötid med okvalificerat innehåll, inte sällan huvudsakligen begränsat till rostborttagning, målningsarbeten m.m. Det är få hamnanlöp under sjömannens tjänstgöringsperioder, det är trader med mycket gles trafik, oftast i fartområden med enbart vackert väder etc. Detta ska jämföras med t.ex. en färja i östersjöfart med intensiv sjötrafik, många hamnanlöp, ibland svåra väderförhållanden med is, tjocka och storm,

snö och kyla etc. som naturligtvis ger en oerhört mycket bättre träning inför den vaktstyrmansroll som sjömannen efter avlagd sjökaptensexamen ska fylla.

Det är mycket möjligt att EG-kommissionen skulle kunna anmärka på Sverige för dessa behörighetsregler. De är klart diskriminerande för svensk personal och företag vad beträffar den fria rörligheten. Andra EU-länder har inte sådana regler.

## Rekrytering, forskning, utbildning

Sveriges Redareförening, den svenska sjöfartsnäringens branschorganisation, har nyligen gått in med 100 miljoner kronor i ett miljardpaket för att främja forskning och utbildning på sjöfartsområdet i ett samarbete med Chalmers tekniska högskola och Handelshögskolan i Göteborg.

Liksom alla branscher med framtiden för sig behöver även sjöfarten rekryteringsfrämjande åtgärder. Sjöfartsnäringen själv tar ett stort ansvar för detta i samverkan med sjöfartsskolorna. Det visar satsningen på forskning och utbildning.

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) är också en viktig institution för trivseln och samhörigheten bland svenska sjömän, ofta stationerade långt hemifrån och ständigt på resa.

HKF, som inte kostar mer än lite drygt 20 miljoner kronor per år, finansieras av sjöfarten själv. Det sker genom de farledsavgifter som sjöfarten betalar. HKF belastar således inte statskassan, vilket felaktigt framförts i debatten på senare tid, inte minst när olika aktörer föreslagit nedläggning av i deras tycke onödiga statliga verksamheter.

HKF:s framtid har nyligen ännu en gång utretts. Även om de tekniska förutsättningarna för kontakter med familj och vänner hemma förbättrats radikalt under senare år är HKF mycket viktigt och ibland avgörande för trivseln i yrket på grund av de långa avstånden hem. HKF i sin nuvarande organisationsform fungerar oklanderligt och till alla intressenters fulla belåtenhet. När regeringen nu väljer att inordna organisationen i Sjöfartsverket trots många remissinstansers avstyrkande är det viktigt att HKF:s verksamhet inte marginaliseras.

## Ombordanställda

Konkurrensen till sjöss är global och marginalerna små. Det förekommer tyvärr fortfarande många skrupelfria redare över världen som inte värderar ett människoliv särskilt högt. Det är farligt och utsatt på många håll att vara ombordanställd. Pirater härjar, fartyg går in i krigszoner, rostiga skorvar möter sin undergång till havs, smuggelgods och vapen fraktas till sjöss. Listan kan göras lång. Det är viktigt att de som jobbar till sjöss kan ges en trygg och säker arbetsmiljö. Svensk sjöfart anses dessbättre tillhöra kvalitetssjöfarten.

#### Fel! Okänt namn på

Fortfarande finns det dock svenska redare som föredrar bekvämlighetsflagg för att slippa skatt och besvärliga säkerhetsregler.

Med en vettig svensk sjöfartspolitik borde det inte finnas någon ursäkt för att registrera fartygen i sådana nationer som går under stämpeln bekvämlighetsflagg (flag of convenience) eller ”fiffelflagg”. Detta är ett starkt motiv för att Kristdemokraterna förespråkar sjöfartsstöd samt tonnagebeskattning för svensk rederinäring.

## Avgiftssystemet och myndighetsstrukturen

Varje transportslag har sina fördelar. För att få så effektiva godstransporter som möjligt för att kunna uppnå satta miljömål och transportpolitiska mål är det nödvändigt att de olika godstransportslagen samverkar. Sådana intermodala transportlösningar är viktiga för att flytta över en del av långväga transporter från väg till järnväg och sjöfart. Inom godstransportbranschen har det påpekats hur viktigt ett samarbete mellan olika trafikslag är. Den första Gods-transportdelegationen, SOU 2001:61, konstaterade också nödvändigheten av att ett transportslagsneutralt avgiftssystem skapas. Regeringen måste verka för att lagar och ekonomiska styrmedel underlättar för intermodala transportlösningar. På förslag från bl.a. Kristdemokraterna beslutade riksdagen 2002 att se över sjöfartens avgiftssystem i syfte att skapa ett mer konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen.

Näringsdepartementet har i en rapport i juli 2003 ”Nya farledsavgifter” (Ds 2003:41) gjort en översyn av de svenska sjöfartsavgifterna. Enligt rapporten betalar handelssjöfarten mer än konkurrerande transportslag (bil och järnväg) för sina marginalkostnader. År 2004 har också Godstransportdelegationen (SOU 2004:76) presenterat sina förslag för att förändra avgiftsstrukturen. Delegationen konstaterar i korthet vad gäller sjöfarten att det behövs sänkta farledsavgifter, att infrastrukturavgifter bättre ska spegla den samhällsekonomiska marginalkostnaden, att regeringen bör peka ut strategiska hamnregioner samt understödja kombiterminaler.

Remisstiden på Godstransportdelegationens förslag gick ut i oktober 2004 och regeringen har aviserat att den har för avsikt att ta upp förslagen i en försenad transportpolitisk proposition i november 2005. Kristdemokraterna menar att frågorna är angelägna och kommer att bevaka hur regeringen behandlar förslagen. Vi förespråkar inte en statlig hamnpolitik men givet är att staten måste förstärka landinfrastrukturen i de regioner där sjöfarten har stor nationell betydelse. Vi anser dock att Godstransportdelegationen missat den stora potential som det utvidgade EU innebär och således lämnat hela sydöstra Sverige som en vit fläck på infrastrukturkartan. Detta är inte en acceptabel framtidsvision.

En del i en långsiktig vision för svensk sjöfart bör också vara att Sjöfartsverket på sikt mister sin ställning som affärsdrivande verk och att verksamheten i stället finansieras av skattemedel på motsvarande sätt som Vägverket. En annan del av en plan för att stärka sjöfarten är att, som nu börjar ske, dela



upp Sjöfartsverket och göra Sjöfartsinspektionen till en egen myndighet. Från den 1 oktober 2004 har Sjöfartsinspektionen ansvar för huvuddelen av myndighetsutövningen inom verket.

Kristdemokraterna anser att det på sikt bör tillskapas en sammanhållen organisation av inspektionsmyndigheter för väg-, järnvägs- och flygtrafiken och för sjöfarten.

En tredje beståndsdel i en sådan plan bör vara att få bort isbrytningen från farledsavgifterna. För att inte missgynna Norrlandskusten borde isbrytningen endast till en mycket liten del belasta sjöfartens avgifter. Regeringen borde tillsammans med Finland, Danmark och Estland – som numera är unionsmedlem – utverka regionala EU-stöd för att hålla isen borta från farlederna.

## Sjöfartens infrastruktur

Kristdemokraterna anser att statliga medel långsiktigt bör avsättas för att täcka en del av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur. Det av Sjöfartsverket administrerade farledssystemet kan inte helt ut finansieras med avgifter. Staten har ett ansvar att stödja regionala satsningar och tillse att de stora godsstråken, som utgör möjliga alternativ till vägtrafiken, också blir kommersiellt gångbara alternativ. Ersättning utgår i dag i form av anslagsmedel till ”viss kanaltrafik m.m.”.

Av riksintresse är, förutom kanaler och andra farleder, också säkerheten och tillgängligheten i Göteborgs hamn. Ett avtal har slutits om en gemensam finansiering av investeringar i farleder till och från Göteborgs hamn. Statens del av finansieringen ska täckas av Sjöfartsverkets egna medel och lån.

För att utveckla sjöfarten genom en förbättrad infrastruktur anser Kristdemokraterna att Sjöfartsverkets planering för 2004–2015 bör ha sin utgångspunkt i att anslagsmedel avsätts för investeringar i farleder. I Kristdemokraternas budgetalternativ avsätts 30 miljoner kronor per år för detta ändamål från år 2006.

EU:s transportministrar har sagt sig vilja utveckla kustsjöfarten och nu har också projektet Motorways of the Sea dragit i gång. Detta är positivt för transportererna och Sverige med sin långa kust och sina långa vattendrag skulle tjäna på att kust- och närsjöfarten fick en renässans.

EG-kommissionen vill nu genom programmet Marco Polo 2 och projektet Motorways of the Sea förstärka sjöfartens attraktionskraft. Vad som är mindre bra är att man planerar inrätta subsidier för att starta nya sjölinjer över haven. Detta kan bli konkurrenssnedvridande i slutänden. EU-pengarna bör i stället satsas på sådant som kan komma all sjöfart till del, exempelvis isbrytning och infrastruktur som tidigare nämnts.

Den svenska kustsjöfarten och Vänersjöfarten behöver ges bättre villkor. Det är väsentligt att infrastrukturella förutsättningar finns för att utveckla Vänersjöfarten. Standarden på Trollhätte kanal utgör en sådan förutsättning. Staten bör garantera fortsatt drift av kanalen och tillse att nödvändiga under-

#### Fel! Okänt namn på

hållsarbeten kommer till stånd. Södertälje kanal har motsvarande betydelse för Mälarsjöfarten.

Regeringen bör snarast redovisa ett handlingsprogram för att förbättra villkoren för kustsjöfarten.

## Sjöfarten och miljön

De flesta transporter påverkar miljön negativt. Eftersom sjöfarten är energieffektiv och har störst lastkapacitet av godstransportslagen utgör den en stor tillgång i ett miljömedvetet samhälle. Det krävs inga stora ingrepp i miljön för att skapa förutsättningar för sjötransport. Buller och trängsel på vägar undviks när gods fraktas till sjöss. Olycksrisken vid transport av farliga ämnen är också betydligt mindre på vatten än på land.

I dag drivs många färjor med regelbunden trafik på Sverige med lågsvavlig bunkerolja. Sverige har som första land i världen infört miljödifferenterade avgifter. Principen är att fartyg som trafikerar svenska hamnar och som minskar sina utsläpp, t.ex. genom katalytisk avgasrening och användning av oljor med låg svavelhalt, ska få betala mindre i avgift.

Kristdemokraterna anser också att regeringen måste ställa krav på oljebolagens ansvar för bunkeroljan som släpps ut på marknaden. Det påstås ofta att sjöfarten ”tar hand om” de restprodukter som raffinaderierna inte annars blir av med. Denna olja förbränns på haven och bidrar till svåra miljöföroreningar. Regeringen måste arbeta inom EU och internationella sjöfartsorgan för att skapa hårda och likformade krav på minskade miljöstörande utsläpp.

De miljödifferenterade farledsavgifterna har hittills uppskattningsvis lett till att utsläppen av svaveloxid har minskat med ca 50 000 ton per år och kväveoxider med ca 27 000 ton per år inom Östersjö- och Nordsjöområdet. Det är väsentligt att avgifterna försätter utvecklas mot att ytterligare stimulera miljöinvesteringar.

En åtgärd som gynnar miljön i hög grad är att installera en katalysator på fartyget. Investeringskostnaderna för katalysatorer är dock mycket höga. För en stor färja rör det sig om över 20 miljoner kronor samt ytterligare 1 miljon kronor per fartyg och år i driftskostnad av katalysatorn. Sjöfartsverket räknar med att ett ”normalt” fartyg släpper ut ca 15 gram kväveoxider per kilowattimme. Ett fartyg med katalysator släpper i genomsnitt ”bara” ut drygt 3 gram per kilowattimme. Tidigare gavs investeringsbidrag för att installera katalysator. Det fungerade så att 40 % av farledsavgiften kunde återfås om investering i katalysator gjordes. Detta, eller liknande system, bör prövas igen.

Oljeutsläppen i Östersjön är fortfarande ett stort problem. Den största delen av oljeutsläppen sker inte vid tankbåtsolyckor utan i samband med rengöringen ombord på olika typer av fartyg. I Östersjön är det sedan 1976 förbjudet att pumpa oljehaltigt läsvatten överbord. Likväl observeras varje år 400–500 olagliga oljeutsläpp i den svenska delen av Östersjön. Mörkertalet torde dessutom vara stort. Det är fortfarande mycket svårt att få till stånd en

fällande dom mot miljöbovarna. Sverige måste fortsätta vara pådrivande i dessa frågor inom EU samt de internationella organ som finns för havsmiljön.

För att komma till rätta med utsläpp av flyktiga organiska ämnen (VOC) borde återvinningsanläggningar installeras i samtliga hamnar. Göteborgs hamn har efter åläggande av Naturvårdsverket installerat en sådan anläggning. Resultatet är mycket lyckat. Man räknar med att återvinna 400 ton kolväten per år. Statens agerande i frågan är inte imponerande. Med både morot och piska anmodades berörda hamnar att vara klara senast år 2001 med återvinningen. Göteborgs hamn, raffinaderi och fartyg har tillsammans investerat ca 100 miljoner kronor. Därefter har förutsättningarna ändrats och andra hamnar får dispens av Naturvårdsverket. Detta snedvrider konkurrensen.

Kristdemokraterna anser att regeringen aktivt bör verka för att obligatorisk återvinning av VOC införs i alla hamnar internationellt.

## Hamnarnas avfallshantering

Ett problem är de ekonomiska villkor som råder kring avfallshanteringen i hamnarna. Ett flertal hamnar tillämpar inte det "no-special-fee-system" som lagen om åtgärder mot förorening från fartyg kräver, utan tar ut en särskild avgift när större mängder avfall lämnas. Detta ökar incitamenten för illegala utsläpp till havs och är ett oacceptabelt förfarande som måste beivras.

Östersjöstrategin liksom regering och riksdag har slagit fast att ingen särskild avgift ska uttagas för mottagande av fartygsavfall. I stället ska kostnaden för mottagandet inkluderas i hamnavgiften. Detta innebär generellt att hamnavgifterna måste höjas i takt med ökad avfallshantering. Hamnavgiften utgör dock ett konkurrensmedel hamnar emellan, varför också villkoren för avfallshanteringen kommit att utgöra ett konkurrensmedel.

Detta får flera olyckliga konsekvenser. Dels innebär konkurrenssituationen att åtskilliga hamnar inte fullt ut kan täcka sina kostnader för mottagandet av avfall med hamnavgiften. Dels medför det att avfallshanteringen koncentreras till hamnar med låg avgift snarare än till dem som har störst kapacitet och är bäst lämpade att ta hand om avfallet. Försämrade miljöhänsyn blir resultatet när fartygs val av hamn för lämnande av avfall inte följer miljömässigt rationella principer utan snävt ekonomiska sådana.

Syftet med "no-special-fee-system" är att fartyg inte på ekonomiska grunder ska välja att avstå från att lämna avfall i hamn. Det är då inte rimligt att regelverket medverkar till att uppmuntra fartygsbefäl att söka den billigaste i stället för den mest miljömässiga lösningen för sin avfallshantering.

Kristdemokraterna anser därför att de ekonomiska villkoren för mottagandet av fartygsavfall bör ses över i syfte att göra dessa och formerna för avfallshanteringen likvärdiga över hela landet och av sådan standard som krävs enligt Östersjöstrategin.

Fel! Okänt namn på

## Sjösäkerheten

Svensk sjöfartstradition innehåller en hög sjösäkerhet. Kristdemokraterna anser att Sverige ska vara pådrivande för bättre sjösäkerhet inom internationella organ. Det innebär inte att det i varje läge ska produceras nya särkrav för svenska redare utan att andra flaggstater behöver bry sig. Säkerhetskrav ska genomdrivas inom IMO för att få en global tillämpning.

En annan viktig säkerhetsfråga är Sjöfartsinspektionens ställning vilket berörts i avsnittet om avgifter för sjöfarten. Integritet är ett nyckelord i alla säkerhetssammanhang. Vi anser att Sjöfartsinspektionen ska vara en fristående myndighet och inte lyda under Sjöfartsverket. Glädjande nog fattade riksdagen detta beslut 2004 men regeringen har ännu inte påbörjat att utreda inrättandet av en gemensam trafikinspektion. För detta förtjänar regeringen kritik.

Det är i år elva år sedan Estoniakatastrofen inträffade. Fortfarande diskuteras olycksorsaken och sjunkförloppet. Många experter har dömt ut den haveriutredning som gjordes av de tre inblandade nationerna Estland, Finland och Sverige. Kristdemokraterna anser att regeringen bör ta initiativ till att med berörda regeringar diskutera en oberoende internationell granskning av haveriutredningen.

Stockholm den 5 oktober 2005

*Johnny Gylling (kd)*

*Tuve Skånberg (kd)*

*Sven Gunnar Persson (kd)*

*Dan Kihlström (kd)*

*Björn von der Esch (kd)*

*Lars Gustafsson (kd)*

*Ragnwi Marcelind (kd)*

*Annelie Enochson (kd)*