



Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar trafikutskottet frågor om sjöfart. Dels behandlas proposition 2012/13:110 om överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfarten, dels behandlas 44 yrkanden från den allmänna motionstiden 2012.

I propositionen lämnas förslag till ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd. Den föreslagna ändringen innebär bl.a. att Transportstyrelsen får erkänna vissa organisationer som s.k. erkända sjöfartsskyddsorganisationer och överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till sådana organisationer. Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2013. Utskottet välkomnar regeringens förslag om att överlåta tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet och ser det som en del av den samlade mängd åtgärder som bör vidtas för att stärka svensk sjöfartsnäring. Utskottet föreslår därför att riksdagen antar regeringens förslag.

Motionsförslagen i betänkandet berör bl.a. sjöfartens utveckling, inlands-sjöfart, miljöfrågor – däribland bränslefrågor och utsläppsfrågor – samt säkerhetsfrågor.

Utskottet välkomnar de striktare reglerna om utsläpp av svaveloxider. Utskottet betonar att det i nuläget är viktigt att se till att införandet av de nya kraven sker så kostnadseffektivt som möjligt för sjöfarten och dess transportköpare. Utskottet föreslår därför ett tillkännagivande till regeringen om att bränslen med låg svavelhalt och kostnadseffektiva metoder för avgasrening på fartyg ska främjas.

Utskottet konstaterar att regeringens avsedda införande av EU:s regelverk om inre vattenvägar kan skapa nya förutsättningar för sjöfartsbranschen att utveckla såväl gods- som passagerartrafik på inre vattenvägar. Utskottet förutsätter att regeringen i beredningsarbetet före införandet vidtar åtgärder för att säkra bl.a. flöden och avrinningsområden till Vänern samt att regeringen beaktar att Vänern och Mälaren är viktiga råvattentäcker och tar vederbörlig hänsyn till sjösäkerhetsaspekter, risken för oljeutsläpp och problematiken kring övergivna fartygsvrak. Vidare förutsätter utskottet att införandet av regelverket sker snarast och att regeringen återkommer med konkreta åtgärder och förslag inom en snar framtid.

Utskottet konstaterar vidare att regeringen har vidtagit ett flertal åtgärder bl.a. för att stärka sjöfartsnäringens konkurrenskraft och för att främja en förbättrad miljö- och klimatutveckling inom sjöfarten, varför många motionsförslag har blivit väl mötta. Vidare påpekar utskottet att det på flera områden som rör sjöfart pågår ett omfattande och ambitiöst beredningsarbete inom Regeringskansliet och att regeringen har för avsikt att presentera en maritim strategi varvid många motionsförslag kan förväntas bli tillgodosedda.

I betänkandet finns 6 reservationer (S, MP, V) och 2 särskilda yttranden (M, FP, C, KD, MP).

Förslaget i proposition 2012/13:110 innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till ett utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen, dvs. att minst tre fjärdedelar av de röstande och mer än hälften av riksdagens ledamöter röstar för det.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning	7
Propositionens huvudsakliga innehåll	7
Bakgrund	8
Utskottets överväganden	16
Överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet	16
Förutsättningar för svensk sjöfart	23
Allmänna miljöfrågor	30
Regler om svavelhalter	38
Inlandssjöfart	44
Krav för traditionsfartyg och fartyg som används inom charterverksamhet	49
Lotsning	51
Svärfart	53
Särskilda infrastrukturåtgärder	54
Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet	55
Förarbevis för vattenskoter	59
Införande av ett fritidsbåtsregister	60
Reservationer	63
1. Förutsättningar för svensk sjöfart, punkt 2 (S, MP, V)	63
2. Allmänna miljöfrågor, punkt 3 (S, MP, V)	64
3. Svärfart, punkt 8 (S)	67
4. Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet, punkt 10 (S, MP, V)	67
5. Förarbevis för vattenskoter, punkt 11 (MP, V)	68
6. Införande av ett fritidsbåtsregister, punkt 12 (S, MP, V)	69
Särskilda yttranden	71
1. Överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet, punkt 1 (MP)	71
2. Regler om svavelhalter, punkt 4 (M, FP, C, KD)	71
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	73
Propositionen	73
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012	73
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	78
 <i>Tabell</i>	
Tabell 1 Antalet omkomna eller saknade inom fritidsbåtlivet 2002– 2011	57

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Regeringens proposition

1. Överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd. Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:110.

Allmänna sjöfartsfrågor

2. Förutsättningar för svensk sjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 7,

2012/13:T410 av Annelie Enochson (KD) yrkandena 2 i denna del och 3 samt

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9.

Reservation 1 (S, MP, V)

3. Allmänna miljöfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T222 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,

2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 3–5,

2012/13:T274 av Gustaf Hoffstedt (M),

2012/13:T370 av Christer Engelhardt (S),

2012/13:T411 av Anita Brodén (FP) yrkande 2,

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 45,

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 6, 8, 12, 14 och 15,

2012/13:MJ278 av Tina Ehn och Mats Pertoft (båda MP) yrkande 7 och

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 38 i denna del.

Reservation 2 (S, MP, V)

4. Regler om svavelhalter

Riksdagen ger regeringen till känna vad utskottet anför om att genomförandet av bestämmelserna om svavelhalten i marina bränslen måste ske så kostnadseffektivt som möjligt för sjöfarten och dess transportköpare och att bränslen med låg svavelhalt samt kostnadseffektiva metoder för avgasrening på fartyg ska främjas. Därmed bifaller riksdagen motion

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 46 och avslår motionerna

2012/13:T295 av Hans Backman (FP),

2012/13:T362 av Hans Hoff och Sven-Erik Bucht (båda S) och

2012/13:T415 av Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD).

5. Inlandssjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T222 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 6,

2012/13:T318 av Mikael Cederbratt och Hans Rothenberg (båda M),

2012/13:T356 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkandena 1 och 2,

2012/13:T413 av Annika Qarllsson m.fl. (C),

2012/13:T462 av Carina Ohlsson m.fl. (S),

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 44 och

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 13.

6. Krav för traditionsfartyg och fartyg som används inom charterverksamhet

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T299 av Ola Johansson (C) och

2012/13:T443 av Gunnar Andrén (FP) yrkandena 1 och 2.

7. Lotsning

Riksdagen avslår motion

2012/13:T347 av Staffan Anger (M).

8. Svävarfart

Riksdagen avslår motion

2012/13:T245 av Jonas Gunnarsson (S).

Reservation 3 (S)

9. Särskilda infrastrukturåtgärder

Riksdagen avslår motion

2012/13:T390 av Billy Gustafsson m.fl. (S).

Särskilt om fritidsbåtsverksamhet

10. Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T243 av Christina Oskarsson (S),

2012/13:T267 av Jan-Olof Larsson (S),

2012/13:T290 av Hillevi Larsson (S) och

2012/13:T364 av Catharina Bråkenhielm (S).

Reservation 4 (S, MP, V)

11. Förarbevis för vattenskoter

Riksdagen avslår motion

2012/13:T365 av Marie Nordén (S).

Reservation 5 (MP, V)

12. Införande av ett fritidsbåtsregister

Riksdagen avslår motion

2012/13:MJ278 av Tina Ehn och Mats Pertoft (båda MP) yrkande 8.

Reservation 6 (S, MP, V)

Stockholm den 18 april 2013

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V) och Lotta Finstorp (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas proposition 2012/13:110 om överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfarten och 44 yrkanden från den allmänna motions tiden 2012.

I december 2009 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att se över möjligheterna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktningar av svenska fartyg. Transportstyrelsen lämnade den 27 december 2010 en rapport över uppdraget, Slutrapport av regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att se över förutsättningarna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg (N2010/4862/TE). Regeringen begärde därefter in Lagrådets yttrande, och Lagrådet lämnade förslaget utan invändning. Regeringens proposition om överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfarten inkom till riksdagen den 18 mars 2013.

De motionsförslag som behandlas i betänkandet rör bl.a. sjöfartens utveckling, inlandssjöfart, miljöfrågor – däribland bränslefrågor och utsläppsfrågor – samt säkerhetsfrågor.

I sammanhanget påminns om att utskottet tidigare under våren behandlat regeringens proposition om ändring i fartygssäkerhetslagen (prop. 2012/13:49, bet. 2012/13:TU6). Vidare kan nämnas att utskottet har behandlat regeringens proposition 2012/13:78 Bevakning på svenska fartyg i betänkande 2012/13:TU10. Utskottet avser också att senare under riksmötet behandla den proposition som regeringen aviserat om utvidgat sjöfartsstöd.

Utskottet informerades under beredningen av ärendet av företrädare för Sjöfartsforum den 12 februari 2013.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd. Den föreslagna ändringen innebär bl.a. att Transportstyrelsen får erkänna vissa organisationer som s.k. erkända sjöfartsskyddsorganisationer och överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till sådana organisationer. Överlåtelsen innebär en möjlighet för svenska rederier att välja en annan tillsynsutöware än den statliga, vilket kan medföra sänkta tillsynskostnader.

Förslagen innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till ett utländskt organ. Regeringen framhåller därför att riksdagens beslut bör fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2013.

Bakgrund

Den svenska sjöfarten

Sjöfarten är av stor betydelse för det svenska transportsystemet. Sverige har en av Europas längsta kuststräckor och goda djupförhållanden till farleder i de flesta hamnar. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel transporteras sjövägen; det innebär ca 180 miljoner ton transporterat gods. Utöver det transporteras ca 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. Den svenska sjöfarten och dess omgivningsföretag omfattar totalt omkring 100 000 anställda, inom sjöfartsnäringen arbetar ca 15 000 personer och antalet anställda ombord på fartyg är ca 10 000 personer. Omsättningen i svenska rederier uppgår till 50 miljarder kronor per år. Antalet handelsfartyg i det svenska fartygsregistret har minskat från omkring 250 för några år sedan till ca 100 i dag.

Sjöfarten agerar på en global marknad vilken tillsammans med regelgivning på global nivå sätter spelreglerna för rederiernas verksamheter.

Politiska initiativ för sjöfarten

Riksdagen godkände våren 2009 regeringens förslag om en ny målstruktur på transportområdet (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att underlätta avvägningar finns ett funktionsmål – Tillgänglighet – samt ett hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet respektive hänsynsmålet konkretiseras i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

Specifikt för sjöfarten antog riksdagen 1996 ett näringspolitiskt inriktat mål (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:1159). Enligt riksdagens beslut ska målet vara att på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen och tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor. Även efter detta beslut har regeringen och riksdagen vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om en svensk sjöfartsnäring och att näringen måste ges likvärdiga konkurrensvillkor som i de närmaste konkurrentländerna. Ett exempel är propositionen En sammanhållen svensk havspolitik (prop. 2008/09:170, bet. 2008/09:MJU29), där regeringen framhöll det angelägna i att det finns en betydande svensk sjöfartsnäring som kan bidra till att skapa nya arbetstillfällen och som underlättar svenska företags exportmöjligheter.

Regeringen presenterade i januari 2013 en handlingsplan för svensk sjöfart. Där framgår att svensk sjöfart står inför stora utmaningar och hård internationell konkurrens. Regeringen redovisar de insatser som den gjort

och som den planerar att göra för att stärka den svenska sjöfartsnäringen. Handlingsplanen bygger på en rad utredningar som utförts under de senaste åren. De mest centrala är betänkandet Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73) och Tillväxtanalys rapport om det svenska maritima klustret som båda presenterades 2010. I handlingsplanen lägger regeringen stor vikt vid sju områden:

- företagsfrämjande insatser
- transportpolitiska åtgärder
- utbildningsinsatser
- sjösäkerhetsfrågor
- miljöfrågor
- sjöfartsforskning och utvecklingsfrågor
- viktiga EU-projekt.

Regeringen avser att i ett kommande steg ta fram en maritim strategi för det bredare maritima klustret.

Nationella myndigheter

Sjöfartsverket

Enligt förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska verket verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt.

Sjöfartsverkets huvuduppgifter är bl.a. att

- tillhandahålla lotsning
- svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder
- tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst
- svara för isbrytning
- verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras
- årligen göra en utvärdering av den svenska sjöfartens konkurrenssituation inom ramen för verkets näringspolitiska uppgifter.

Verksamheten ska bedrivas med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten. Sjösäkerheten i fritidsbåttrafiken ska främjas genom information och rådgivande verksamhet. Fritidsbåttrafikens intressen i övrigt liksom fiskets och marinens intressen ska beaktas.

Trafikverket

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska myndigheten med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv bl.a. ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Vidare ska verket verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Sedan den 1 januari 2011 ska Trafikverket – genom ett särskilt organ inom verket – pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart (s.k. sjöfartsstöd); samma datum upphörde Rederinämnden, den tidigare ansvariga myndigheten. Verket ska också följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart. Trafikverket ska särskilt samverka med Sjöfartsverket vid framtagandet och genomförandet av den nationella planen för transportinfrastruktur och i arbetet med ansökningar om TEN-T-bidrag.

Transportstyrelsen

Enligt förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen har styrelsen till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen svarar för vilka krav som ska ställas på sjöfartens infrastruktur och ska verka för att de transportpolitiska målen nås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsens tillsyn ska, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över bl.a. den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet.

Kustbevakningen

Enligt förordningen (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen har myndigheten till uppgift att bedriva sjöövervakning och utföra räddningstjänst till sjöss. Kustbevakningen ska samordna civila behov av sjöövervakning och förmedla civil sjöinformation till berörda myndigheter.

Myndigheten för havs- och vattenmiljöfrågor

En ny myndighet inrättades den 1 juli 2011 med uppgift att verka för bevarande och hållbart nyttjande av havs- och vattenmiljöer. Myndigheten ska bl.a. ha ett övergripande ansvar för arbetet med att nå de miljökvalitetsmål som rör havs- och vattenmiljön.

Internationellt samarbete

Sjöfartens internationella karaktär innebär att åtgärder på främst säkerhets- och miljöområdena – för att bli verkningfulla – i regel måste vidtas inom ramen för internationellt samarbete. För detta finns bl.a. följande organisationer och normsystem.

FN

Föreanta nationernas havsrättskonvention, Unclos (United Nations Convention of the Law of the Sea), som trädde i kraft 1994, reglerar nationernas rättigheter och skyldigheter när det gäller deras nyttjande av haven. Konventionen innehåller bl.a. regler om havets indelning i olika havsområden och kuststaternas jurisdiktion över dessa områden. Enligt Unclos gäller prin-

cipen om rätten till s.k. oskadlig genomfart i internationella sund. Detta innebär att genomfarten är tillåten så länge den inte äventyrar kuststatens fred, ordning och säkerhet, t.ex. genom fiske eller förorening. FN har ingen operativ uppgift vid tillämpningen av konventionen, men vissa organisationer, t.ex. IMO, spelar en viktig roll.

IMO

FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Inom IMO bedrivs också arbete med att öka kvalitetskraven på flaggstaters sjöfartsadministrationer. Även frågor om s.k. sjöfartsskydd ingår i IMO:s uppgifter. IMO har 169 medlemsstater; Sverige är medlem sedan 1959.

IMO har antagit omkring 40 konventioner och protokoll. Följande konventioner är av särskild betydelse för sjöfarten.

- Sjösäkerhetskonventionen, Solas (International Convention for the Safety of Life at Sea), är det grundläggande internationella regelverket för sjösäkerhetsarbetet. Solas har sedermera kompletterats med den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden).
- Den internationella konventionen för förhindrande av förorening från fartyg, Marpol (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), jämte ett senare antaget protokoll, är den huvudsakliga internationella konventionen om utsläpp som är avsiktliga eller en följd av en olycka eller av fartygsdrift. Regler finns i olika bilagor om bl.a. förorening av vatten genom olja, sopor och toalettavfall men även om förorening av luft. Inspektion och övervakning är en uppgift för medlemsländerna. Det är i Annex VI till denna konvention som kraven om svavelhalt i bunkerolja regleras inom IMO.
- Konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakt-hållning, STCW (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) och den tillhörande koden (STCW 95) reglerar frågor om bl.a. vilken kompetens som sjömän ska ha.

IMO har också förhandlat fram ett helt nytt regelverk för hantering och kontroll av barlastvatten, barlastvattenkonventionen. Den har emellertid inte trätt i kraft än; för detta krävs att minst 30 stater som motsvarar minst 35 % av världstonnaget ansluter sig, och för närvarande är antalet 27 stater. Sverige anslöt sig 2009. Reglerna innebär att fartygs barlastvatten måste hanteras så att spridningen av sjukdomsalstrande och på annat sätt skadliga arter minimeras. Konventionen gäller i första hand fartyg som går i internationell trafik, men även nationell trafik omfattas.

Det är IMO som beslutar om systemet med s.k. PSSA-klassning (särskilt känsligt havsområde, Particularly Sensitive Sea Area). Inom IMO pågår också ett utvecklingsarbete för att begränsa utsläppen av växthusgaserna från fartyg.

ILO

ILO (International Labour Organization) är FN:s fackorgan för utarbetande av normer för arbetslivet, oftast i form av konventioner. Genom sin anslutning till Nationernas förbund 1920 inträdde Sverige som medlem även i ILO. Nästan samtliga konventioner på sjöfartens område har reviderats och förts samman i en konvention, 2006 års sjöarbetskonvention (Maritime Labour Convention, MLC). Ett syfte med konventionen är att uppnå både goda arbetsförhållanden för sjöfolk och säkra ekonomiska intressen inom ramen för sund konkurrens för kvalitetssjöfart. Bestämmelserna rör bl.a. minimikrav för att sjömän ska få arbeta på fartyg, anställningsförhållanden, bostäder, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad samt hälsovård, sjukvård och välfärd. Stora delar av konventionen motsvaras i Sverige redan i dag av bestämmelser i lagar, förordningar och föreskrifter samt kollektivavtal. Sverige ratificerade konventionen den 12 juni 2012. Hittills har 28 länder, inklusive Sverige, ratificerat konventionen. Den träder i kraft 12 månader efter det att minst 30 länder ratificerat den. Konventionen väntas kunna träda i kraft under sensommaren 2013.

Samarbetet inom EU

Den integrerade havspolitikerna inom EU initierades genom EU-kommissionens vitbok om politikområdet hösten 2007, den s.k. Blåboken. Europeiska rådet antog slutsatser om politikområdet i december samma år. Den integrerade havspolitikerna fokuserar på havsområdena inom och kring EU och deras möjligheter att bidra till en hållbar utveckling.

För att skapa ett bättre transportsystem inom EU som på ett effektivt sätt kan svara mot det ökade transportbehovet finns särskilda budgetmedel för investeringar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Som en del av TEN-T ingår sjömotorvägskonceptet. Sjömotorvägsprojekt ska vara gränsöverskridande så att de berör minst två EU-stater och syftar till att stödja utvecklandet av än mer effektiva transportsystem inom EU. Exempel på sjömotorvägsprojekt är utbyggnad av hamnar och infrastruktur i anslutning till hamnar från både land och hav, aktiviteter knutna till isbrytning och sjömätning samt förbättringar av logistiska och intermodala lösningar. Ett exempel är projektet "LNG i hamnar" som är en förstudie med målet att belysa vilken naturgashantering som behövs i hamnar för att flytande naturgas (liquified natural gas, LNG) ska kunna användas som fartygsbränsle i framtiden.

Kommissionen lämnade den 12 mars 2013 ett förslag till en rättsakt om havsplanering. Vidare har kommissionen nyligen presenterat ett meddelande om kunskap i havsfrågor 2020. Initiativet tas för att främja en tillgänglig och hållbar kartläggning av Europas havsbottnar och havsvatten.

Genom strategin EU 2020 har EU lagt ett starkt fokus på ekonomisk återhämtning. Som ett led i detta presenterade EU-kommissionen i september 2012 ett meddelande om att stödja ekonomisk tillväxt inom den maritima sektorn. Meddelandet har samlingsnamnet Blå tillväxt. Exempel på aktiviteter som presenteras i meddelandet är havsbaserad energiproduktion genom vind, vågor och strömmar. I meddelandet understryker kommissionen att tillväxten inte får ske på bekostnad av den ekologiska hållbarheten i den marina miljön. Med utgångspunkt från meddelandet antogs under hösten 2012 en ministerdeklaration som behandlar utvecklingen av framtidens integrerade havspolitik.

Kommissionen har också nyligen presenterat sitt initiativ på inre marknadsområdet som avser att bl.a. ytterligare minska de administrativa hindren för sjötransporter inom EU till en nivå som är jämförbar med andra transportsätt (Inre marknadsakt II – Tillsammans för en ny tillväxt).

EU:s strategi för Östersjöregionen är det första exemplet på en makroregional strategi för en grupp av medlemsstater med vissa gemensamma territoriella utmaningar och behov som tjänar på att hanteras gemensamt. Med Östersjöstrategin öppnades en möjlighet för ett nytt gränsöverskridande arbetssätt inom EU. Ett integrerat arbetssätt, frivillighet och aktivt samarbete och samråd med regionala aktörer är grundförutsättningarna. De tre huvudsakliga målen för Östersjöstrategin är att rädda havsmiljön, länka samman regionen och öka välbefindandet.

EU:s insatser inom sjösäkerhets- och havsmiljöområdena är i betydande utsträckning förknippade med IMO:s arbete, och de inriktas främst på ett effektivt och enhetligt införande av de internationella överenskommelser som har träffats inom IMO. Därutöver verkar EU för medlemsstaternas regionala intressen när det gäller sjösäkerhet och havsmiljö, inte minst på grund av de haverier som ägt rum inom EU-ländernas vattenområden.

Emsa

Den europeiska sjösäkerhetsbyrån (European Maritime Safety Agency, Emsa) etablerades 2002 och har sitt säte i Lissabon (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1460/2002). Dess uppgift är att

- ge medlemsländerna och kommissionen tekniskt och vetenskapligt stöd och tillhandahålla sakkunskap på hög nivå för att hjälpa dem att på ett korrekt sätt tillämpa EU:s lagstiftning på området för sjösäkerhet
- bevaka genomförandet av lagstiftningen
- utvärdera befintliga åtgärders effektivitet.

Det tredje sjösäkerhetspaketet

Ett tredje s.k. sjösäkerhetspaket har tagits fram inom EU som ett resultat av tankfartyget Prestiges förlisning. Paketet, som antogs 2009, innehåller följande rättsakter.

- Direktiv om flaggstaternas ansvar. Syftet är att flaggstaten, dvs. den stat där fartyget är registrerat och som har jurisdiktionen över fartyget, ska uppfylla sina åtaganden enligt IMO:s konventioner. Krav uppställs bl.a. på s.k. flaggstatsrevision.
- Ändring av direktivet om hamnstatskontroll, dvs. sådan kontroll som hamnstaten utför på utländska fartyg i den stat där fartyget ligger i hamn. Syftet är att stärka EU:s möjligheter att hindra fartyg från att anlöpa gemenskapens hamnar om inte uppställda krav uppfylls, och ändringarna avser bl.a. rapporteringsplikt, bekvämlighetshamn och ett ökat antal kontroller av "högriskfartyg".
- Ändring av direktivet om klassificeringssällskap för att skapa grundläggande principer för gemensamma regler och standarder för organisationer som utför kontroller och utövar tillsyn av fartyg m.m. Syftet är att dessa ska ges ett större ansvar för sina certifikat. Ändring av direktivet om regler för övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik i gemenskapen. Enligt direktivet ska medlemsstaterna utse en eller flera behöriga myndigheter för mottagande av fartyg i behov av assistans.
- Direktiv om utredningar av sjöolyckor. Syftet är att öka kunskapen om olycksriskerna.
- Förordning om ansvar för och ersättning till passagerare vid fartygsolyckor.
- Direktiv om redares skadeståndsansvar.

Andra mellanstatliga samarbeten

Helcom

Helsingforskommissionen (Helcom) är det verkställande organet för 1974 års Helsingforskonvention om skydd för Östersjöområdets marina miljö. Helcom arbetar bl.a. med frågor om förbättrad ruttplanering, sjömätning, tillgång till elektroniska sjökort och avfallshantering i Östersjöområdet. Medlemmar är Ryssland, de åtta EU-stater som gränsar till Östersjön (Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige och Tyskland) och Europeiska unionen. För beslut inom Helcom krävs enhällighet. Ordförandeskapet i Helcom roterar mellan de fördragsslutande parterna vartannat år. Sverige var ordförande under perioden den 1 juli 2010–30 juni 2012, och för närvarande är Danmark ordförandeland.

I november 2007 antog Helcom vid ett ministermöte en handlingsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan, BSAP). Syftet är att åstadkomma en drastisk minskning av föroreningarna och återupprätta Östersjöns ekologiska balans till 2021. Bland de fyra områden som omfattas av planen

finns ett som rör sjöfartens miljöpåverkan. Sjöfartsverket har aktivt deltagit i planerandet av den svenska delen i genomförandet av BSAP. Vid ett ministermöte i maj 2010 redovisades en uppföljning av genomförandet av BSAP och antogs en deklARATION (MoskvadeklARATIONEN).

Nordsjökonferensen

Nordsjökonferensen är ett politiskt samarbete mellan stater kring Nordsjön och syftar till att skydda och förbättra Nordsjöns miljö. På sjöfartsområdet har främjande av miljövänlig sjöfart samt motverkande av luftföroreningar och marint skräp diskuterats. Begreppet Clean Ship har lyfts fram som ett övergripande tema inom Nordsjökonferensen. Det innebär att man ska beakta och försöka minimera all negativ miljöpåverkan som ett fartyg kan medföra under hela sin livscykel. Sedan ministerkonferensen i Göteborg 2006 pågår inte längre något mellanstatligt samarbete i detta forum, men staterna fullföljer de åtaganden som gjorts inom konferensen.

Ospar

Osparkonventionen från 1992 reglerar skyddet av den marina miljön i Nordostatlanten. Tillkomsten av konventionen har sitt ursprung i oljetankern Torrey Canyons grundstötning 1967. Konventionen har ratificerats av alla 16 parterna i de ursprungliga konventionerna (Oslo- och Pariskonventionerna), nämligen regeringarna från 15 länder samt EU. En lägesrapport presenterades 2010, och ett ministermöte hölls i september samma år i Bergen, Norge.

Utskottets överväganden

Överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag om överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfarten. Utskottet välkomnar regeringens förslag om överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet och ser det som en del av den samlade mängd åtgärder som bör vidtas för att stärka svensk sjöfartsnäring.

Jämför särskilt yttrande 1 (MP).

Bakgrund

Utvecklingen av sjösäkerhet

Sedan 1700-talet har ett kontrollsystem för fartyg för att säkra godstransporter vuxit fram. Efter Titanics förlisning 1912 uppmärksammades även passagerares och ombordanställdas behov av säkerhet. Den första internationella sjösäkerhetskonventionen (International Convention for the Safety of Life at Sea – Solas) utarbetades som ett led i att tillgodose detta behov. Solas innehåller minimikrav avseende fartygs konstruktion och utrustning i syfte att uppnå största möjliga säkerhet. Efter att Solas trädde i kraft första gången 1914 har den följts av flera omarbetade versioner av vilka den senaste, från 1974, är den nu gällande.

Numera är det huvudsakligen inom FN:s sjöfartsorganisation IMO som det internationella regelarbetet för sjöfarten bedrivs. Ändringar i t.ex. Solas förbereds således av IMO och antas av de stater som är medlemmar i IMO.

Klassificeringssällskap

Klassificeringssällskap är privata företag som ursprungligen bildades i Storbritannien. Sällskapen arbetade initialt med poängsättning (klassning) av fartygs sjövärdighet i syfte att möta det ökade behovet av en säker handelsjöfart. Klassificeringssällskapens kontroll av fartygen avsåg då, liksom nu, endast de tekniska förutsättningarna för säkerhet och sjövärdighet.

Med tiden kom klassificeringssällskapen att utveckla ett eget regelverk vad gäller krav på skrov, maskiner och elektriska installationer för fartyg och offshoreinstallationer. Regelverken grundar sig på sällskapens erfarenhet liksom forskning och arbete. Eftersom reglerna grundar sig på sällskapens erfarenheter i form av tillämpade ingenjörskunskaper och forskning, överensstämmer reglerna i det stora hela vad gäller det sakliga innehållet, även om de skiljer sig åt något från sällskap till sällskap.

Klasscertifikat

I Solas föreskrivs att ett fartyg för vilket konventionen gäller ska vara konstruerat, byggt och underhållet i enlighet med de strukturella och mekaniska krav samt elinstallationskrav som ställs upp av ett klassificeringssällskap som är erkänt av fartygets flaggstat. Att fartyget uppfyller kraven kommer till uttryck i ett s.k. klasscertifikat som utfärdas av sällskapen med direkt stöd av det internationella regelverket. Innehav av klasscertifikat är således obligatoriskt för fartygen.

En viktig distinktion när det gäller klasscertifikaten är att deras funktion inte är att visa att fartyget i sig är sjösäkert. Certifikatet visar endast att fartyget uppfyller klassificeringssällskapets regler.

EU-harmonisering – erkända organisationer

För att klassificeringssällskapen inte ska skilja sig alltför mycket åt i fråga om kvalitet, kvalifikationer och resultat har det inom EU fastslagits minimikriterier för erkännande av sådana organisationer. De senaste och nu gällande dokumenten på området är Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassdirektivet) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (klassförordningen). Klassdirektivet riktar sig till medlemsstaterna på så sätt att det fastställer åtgärder som staterna ska följa i sina förbindelser med organisationerna, medan klassförordningen riktar sig till klassificeringssällskapen med bestämmelser som dessa ska följa vid utövandet av sina uppgifter. Klassdirektivet är genom fartygssäkerhetslagen (2003:364) genomfört i svensk rätt (prop. 2010/11:110, bet. 2010/11:TU23, rskr. 2010/11:259).

Certifikat

Flaggstaten ansvarar för att fartygen under dess flagg uppfyller de internationella reglerna. Kontrollen av att regelverket följs sker genom olika former av besiktningar. Alla fartyg ska årligen genomgå någon form av besiktning som resulterar i ett utfärdande av ett antal certifikat. Utfärdande av certifikat sker vid en inledande certifiering då fartyget är nybyggt, vid en mellanliggande eller årlig påteckning under certifikatets giltighetstid samt vid förnyelse av certifikatet när dess giltighetstid gått ut, oftast fem år efter utfärdandet. Totalt finns det ett hundratal olika typer av certifikat, av vilka ett knappt 40-tal är relevanta för de fartyg som för svensk flagg och utfärdas med stöd av de större konventionerna inom sjöfartsområdet. Flaggstaten är således ansvarig för att fartygen under dess flagg har god-

kända certifikat. Det finns emellertid en möjlighet för flaggstaterna att genom sina sjöfartsadministrationer överlåta vissa uppgifter till erkända organisationer.

Överlåtelse av uppgifter till klassificeringssällskapen

Klassificeringssällskapen utövar inte bara tillsyn över att deras egna regler följs, utan de kan också utöva tillsyn och utfärda certifikat efter överlåtelse av uppgifterna från flaggstaterna. Det krävs alltså att en flaggstat överlåtit uppgifterna till sällskapet. Ett krav för sådan överlåtelse är att sällskapen uppfyller såväl IMO:s som, i förekommande fall, EU:s krav på sådana erkända organisationer. Det finns för närvarande tio erkända organisationer som EU:s medlemsstater kan teckna avtal om delegering med. Sverige har tecknat avtal om en viss del av sin flaggstatstillsyn med sex av dessa (American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register och RINA).

För att överlåta en uppgift till en erkänd organisation krävs att det är möjligt enligt den internationella rättsakt som ligger till grund för den svenska författningen och, i förekommande fall, enligt den enskilda EU-rättsakten. Därutöver krävs en uttrycklig bestämmelse i den svenska författningen som medger överlåtelse till en erkänd organisation. De mest centrala författningarna där krav ställs på fartyg är fartygssäkerhetslagen (2003:364), lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och arbetsmiljölagen (1977:1160).

I 10 kap. 8 § regeringsformen föreskrivs bl.a. att rättsskipnings- eller förvaltningsuppgifter som inte direkt grundar sig på regeringsformen genom beslut av riksdagen kan överlåtas till en utländsk eller internationell inrättning eller samfällighet. Vidare föreskrivs att riksdagen i lag får bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse.

Överlåtelsens innebörd och utformning

Även om en stat väljer att överlåta tillsynsuppgifter till en erkänd organisation, t.ex. ett klassificeringssällskap, har flaggstaten fortfarande det yttersta ansvaret för fartygen. Överlåtelsen av tillsynsuppgifterna sker genom särskilda avtal mellan administrationen och klassificeringssällskapet. När ett sådant avtal ingåtts och uppgifterna således överlåtit till sällskapet utför detta uppgifterna på eget ansvar. De eventuella synpunkter och brister som klassificeringssällskapet påtalar är därmed att anse som synpunkter och brister påtalade av administrationen. Vissa delar av klassificeringssällskapens verksamhet innefattar myndighetsutövning. Det gäller t.ex. beslut om utfärdande av certifikat.

Sjöfartsskydd

IMO antog år 2002 regler om sjöfartsskydd. Reglerna syftar till att skydda fartyg och hamnanläggningar mot grova våldsbrott såsom terrorism. Detta ska ske genom organisatoriska åtgärder samt samarbete och informationsutbyte mellan rederier, fartyg och hamnanläggningar. Sjöfartsskyddet omfattar i dag lastfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer och passagerarfartyg som går i internationell eller nationell trafik – i det sistnämnda fallet dock endast s.k. klass A-fartyg, vilket för Sveriges del enbart omfattar Gotlandstrafiken – samt hamnanläggningar som utför tjänster åt sådana fartyg.

För varje fartyg och hamnanläggning som omfattas av reglerna ska skyddsutredningar utföras och skyddsplaner utarbetas och godkännas. I skyddsplanerna återfinns de systemmässiga och fysiska åtgärder som, baserade på en skyddsutrednings innehåll och slutsatser, ska vidtas i olika risk- och hotsituationer. De systemmässiga åtgärderna består bl.a. i att upprätta rutiner för last och personer ombord, utse skyddschefer och tillhandahålla information till myndigheter. Det fysiska skyddet kan bestå i instängsling av hamnanläggningsområden och kontroll vid ombordstigning på fartyg.

Även flagg- och hamnstater ska delta aktivt i skyddsarbetet. Detta sker genom bl.a. tillsyn av fartyg och hamnanläggningar och utfärdande av s.k. sjöfartsskyddscertifikat. Certifikatet är ett bevis på att fartyget eller hamnanläggningen uppfyllt sjöfartsskyddsreglernas krav. Ett uppsåtligt användande av fartyg utan ett sådant certifikat kan medföra böter eller fängelse i högst sex månader.

Staterna är också skyldiga att fastställa och vid behov ändra den s.k. skyddsnivån. Med skyddsnivå avses hur hög beredskapen mot ett angrepp ska vara. Skyddsnivån kan höjas om hotbilden förändras för t.ex. ett särskilt fartyg eller en särskilt kuststräcka och innebär att ytterligare åtgärder ska vidtas enligt vad som fastställts i skyddsplanen. I Sverige är det Rikspolisstyrelsen som, efter att ha hört Transportstyrelsen och Kustbevakningen, fattar beslut om skyddsnivån.

Det s.k. klassdirektivet (direktiv 2009/15/EG) innehåller som tidigare nämnts bestämmelser som medlemsstaterna ska följa i sina förbindelser med de organisationer som får ombesörja t.ex. tillsyn av fartyg. En viktig distinktion i detta sammanhang är emellertid det förhållandet att klassdirektivet och klassförordningen inte omfattar överlåtelse av uppgifter inom sjöfartsskyddet. Detta innebär att de bestämmelser i Solas som handlar om sjöfartsskydd faller utanför klassdirektivets och klassförordningens tillämpningsområde. Det EU-rättsliga förfarandet med godkännande från EU-kommissionen är därmed inte tillämpligt när det gäller överlåtelse av sjöfartsskyddsrelaterade uppgifter.

Propositionen

Regeringen föreslår att Transportstyrelsen ska få erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 om sjöfartsskydd som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. Transportstyrelsen ska också enligt förslaget få överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller de ytterligare krav som följer av meddelade föreskrifter att granska och godkänna skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004 och utöva tillsyn av fartyg enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i samma bilaga. Regeringen föreslår också att ett beslut om överlåtelse ska få förenas med ytterligare villkor för utförande av uppgifterna.

Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vilka ytterligare krav en erkänd sjöfartsskyddsorganisation ska uppfylla för att få utföra uppgifter inom sjöfartsskyddet.

Regeringen påpekar att i 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) finns bestämmelser genom vilka överlåtelse av tillsynsuppgifter till erkända organisationer redan har skett. Förslaget i den nu aktuella propositionen handlar om liknande uppgifter som överläts till samma utländska organ i ett liknande sammanhang och av likadana skäl. Det som skiljer överlåtelseerna åt är att de materiella reglerna finns i olika författningar – fartygssäkerhetslagen respektive lagen om sjöfartsskydd. Regeringen anser att bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen därför kan tjäna som förebilder för detta förslag, som således också handlar om överlåtelse i särskilda fall enligt regeringsformen 10 kap. 8 § andra meningen. Hänsyn bör dock tas till att bemyndigandet i sådana fall ska ske till regeringen eller någon annan myndighet. Myndigheten bör specificeras redan i lagtexten i förslaget, anger regeringen.

Regeringen anger att vägen till överlåtelse av sjöfartsskyddet består av flera steg varav det första är att organisationen ska erkännas och därmed uppnå status som erkänd sjöfartsskyddsorganisation. Först därefter aktualiseras frågan om överlåtelse faktiskt ska ske till den erkända sjöfartsskyddsorganisationen. I EG-förordningen finns inga bestämmelser om hur erkännandet ska gå till eller vem som ska erkänna. Det föreskrivs endast att en viss sorts organisation ska kunna bli en erkänd sjöfartsskyddsorganisation. Därför anser regeringen att Transportstyrelsen bör få fatta beslut om att erkänna en organisation som uppfyller kraven som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.

Regeringen framhåller att uppdraget till Transportstyrelsen grundade sig i målsättningen att förenkla och skapa bättre näringspolitiska förutsättningar för rederier med fartyg som för svensk flagg, utan att miljö-, säkerhets- eller sjöfartsskyddskraven sänks eller att åtagandena som flagg-, hamn- och kuststat påverkas negativt.

Regeringen gör i propositionen följande bedömning. Att grunden för överlåtelsemöjligheten finns föreskriven i EG-rättsakten innebär att det inte setts som ett hinder i sig att en erkänd sjöfartsskyddsorganisation i och med en överlåtelse får kännedom om känsliga uppgifter. Det bör därför, enligt regeringens uppfattning, finnas tunga skäl emot en överlåtelse för att en enskild medlemsstat ska välja att inte utnyttja möjligheten. Sådana skäl skulle kunna vara att medlemsstaten eller vissa av medlemsstatens fartyg eller hamnanläggningar är särskilt utsatta för angrepp som sjöfartsskyddet syftar till att skydda mot. Regeringen framhåller att inga angrepp har varit särskilt inriktade mot svenska fartyg, varför denna invändning inte är relevant för att underlåta en överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfarten. Regeringen påminner i sammanhanget om att möjligheten att överlåta sjöfartsskyddsuppgifter redan utnyttjats i Danmark och Norge.

Regeringen framhåller att förslaget innebär en möjlighet – och inte en skyldighet – att välja en annan tillsynsutövare än den statliga.

De förfaranden som kallas kontroll och certifiering av fartyg enligt förordning (EG) nr 725/2004 är vad som med vederlagen terminologi inom sjöfarten kallas tillsyn. De uppgifter som kan överlåtas enligt lagen om sjöfartsskydd föreslås därför i propositionen omfatta dels granskning och godkännande av fartygs skyddsplaner, dels tillsynsutövning avseende fartyg.

Regeringen anger att det utöver de EG-rättsliga kraven på minikompetens finns utrymme att ställa ytterligare krav på nationell nivå på den erkända sjöfartsskyddsorganisationen och att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer därför bör ges möjlighet att meddela föreskrifter rörande ytterligare krav.

Vidare förtydligas att även om Transportstyrelsen överlåtit uppgifter till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation förändras inte de berörda myndigheterna övriga uppgifter enligt lagen om sjöfartsskydd. Således är Rikspolisstyrelsen även fortsättningsvis den myndighet som beslutar om skyddsnivå och Transportstyrelsen och Kustbevakningen de myndigheter som ska höras dessförinnan.

För att på ett fullvärdigt sätt kunna fullgöra sin uppgift när det gäller beslut om skyddsnivå kan Transportstyrelsen vara behjälpt eller till och med beroende av att ha tillgång till t.ex. alla gällande skyddsplaner, även om sjöfartsskyddsuppgifter har överlåtit. Ett sätt att tillgodose ett sådant behov är att i det enskilda överlåtelseavtalet med den erkända sjöfartsskyddsorganisationen föreskriva som villkor för överlåtelsen att organisationen tillhandahåller myndigheten ett exemplar av de skyddsplaner organisationen godkänt.

Regeringen bedömer att det inte behövs något krav på att rederierna genom avtal ska förbinda sig att låta Transportstyrelsen utföra besiktningar under en viss tidsperiod. Visserligen måste Transportstyrelsen trots en omfattande överlåtelse bibehålla kompetens och förmåga att svara för en certifiering om ett rederi begär det. Regeringen anser dock inte att det är nödvändigt att gå lagstiftningsvägen för att underlätta Transportstyrelsens

planering av behövlig kompetens. Det torde vara i undantagsfall som rederier väljer att gå tillbaka till myndigheten efter att ha anlitat erkända organisationer för uppgiften. Att byta tillsynsutövarare när det gäller utfärdande av certifikat är inte okomplicerat, vare sig för uppdragstagaren eller uppdragsgivaren. En besiktning av ett fartyg som uppdragstagaren inte tidigare känner till eller som den inte haft något samröre med under lång tid, kan liknas vid en förstagångsbesiktning eller inflaggningsbesiktning när det gäller noggrannhet och omfattning.

Vidare bedömer regeringen att något krav på att de erkända organisationerna ska vara representerade i Sverige inte behöver införas på lagnivå. Regeringen påpekar att det yttersta ansvaret för tillsynen kvarstår hos flaggstaten, dvs. myndigheten, även om uppgifterna har överlåtit. Det medför ett behov för flaggstaten att kunna förvissa sig om att den som utövar tillsynen gör det på ett fullgott sätt. Ett krav på registrering som juridisk person i Sverige medför att personen får rättshandlingsförmåga och blir ett rättssubjekt. De EU-rättsliga reglerna om fri rörlighet hindrar inte att krav på representation i Sverige införs, anger regeringen. Däremot är det enligt regeringen lämpligare att krav på registrering i Sverige regleras genom överlåtelseavtal mellan Transportstyrelsen och de erkända organisationerna än genom lag.

När det gäller möjlighet till vitesföreläggande anser regeringen inte att eventuella förelägganden från en erkänd sjöfartsskyddsorganisation behöver kunna förenas med vite. Enligt det förfarande som råder i dag i fråga om tillsyn som överlåtit till erkända organisationer, meddelar organisationerna informellt rederiet om det har konstaterats att dess fartyg inte uppfyller föreskrivna krav för att certifikat ska kunna utfärdas. Eftersom det av huvudsakligen ekonomiska skäl är i rederiets intresse att få nödvändiga certifikat åtgärdas oftast bristerna omgående. Om så inte sker, eller om bristen är av allvarigare art, informeras Transportstyrelsen som har möjlighet att besluta om förelägganden – som får förenas med vite – om att bristerna ska åtgärdas. Transportstyrelsen har också möjlighet att besluta om nyttjandeförbud för fartyget.

När det gäller att ta del av allmänna handlingar bedömer regeringen att det inte är lämpligt att lämna något förslag i denna del eftersom beredningsunderlag saknas. Regeringen påpekar att i 2 kap. 4 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) anges att vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätten att ta del av allmänna handlingar hos myndigheter i tillämpliga delar också ska gälla handlingar hos de organ som anges i bilagan till denna lag, om handlingarna hör till den verksamhet som nämns där. Eftersom erkända sjöfartsskyddsorganisationer inte finns angivna i bilagan kan det konstateras att någon rätt för allmänheten att ta del av handlingar hos dessa organisationer inte finns i dag. Tillsynsmyndigheten kan däremot enligt gällande ordning alltid kräva av de erkända organisatio-

nerna att få se de handlingar som hör till deras tillsynsuppgifter. Genom att vända sig till tillsynsmyndigheten kan därefter även allmänheten få tillgång till handlingarna, givetvis efter sekretessprövning.

Regeringen föreslår att förslaget ska träda i kraft den 1 juli 2013 i syfte att så snart som möjligt ge svenska rederier möjlighet att välja tillsynsutövare även avseende sjöfartsskyddsuppgifter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är angeläget att möjliggöra flexibilitet och eventuella kostnadsminskningar inom tillsynsområdet. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag om överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet och ser det som en del av den samlade mängd åtgärder som bör vidtas för att stärka förutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen. Möjligheten att överlåta sjöfartsskyddsuppgifter har redan utnyttjats i Danmark och Norge, vilket talar för att en överlåtelse kan ske även när det gäller svenska fartyg.

Utskottet framhåller vikten av att den erkända sjöfartsskyddsorganisationen håller hög kompetens och bedömer det därför som lämpligt att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges möjlighet att meddela föreskrifter om vilka krav som ska gälla, utöver den minimikompetens som framställs i EG-rätten.

Sammanfattningsvis finner utskottet att en möjlighet att överlåta tillsynsuppgifter inom sjöfartsområdet bör införas och att regeringens förslag är väl avvägt. Därför tillstyrker utskottet proposition 2012/13:110.

Förutsättningar för svensk sjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som rör förutsättningarna för svensk sjöfart. Utskottet finner att motionsförslagen till stora delar kommer att tillgodoses genom vidtagna eller pågående initiativ.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Bakgrund

Regelförenkling

Regeringen har aviserat att den under våren 2013 har för avsikt att låta utreda möjligheten att göra förenklingar med koppling till fartygsregistret i syfte att förenkla för såväl företag som myndigheter. Utredningen ska ta sikte på bl.a. förenklad registrering för mindre tonnage, översyn av reglerna för dubbelregistrering och möjligheterna att få ett fartyg avregistrerat

samt utvecklingen av en webbtjänst för att öka tillgängligheten till fartygsregistret. Regeringen pekar också på behov av förenklingar där företag i dag behöver hämta tillstånd och certifikat för sin verksamhet från många olika myndigheter. Därför anger regeringen att möjligheten att skapa en s.k. one-stop shop där olika myndigheters beslut samlas i en kanal ska ses över. Regeringen har också för avsikt att samla fler frågor hos Transportstyrelsen för att förenkla myndighetskontakterna.

Sjöfartsstöd

Dagens sjöfartsstöd syftar till att ge den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor i förhållande till konkurrerande staters flottor. Det svenska sjöfartsstödet bygger på EU:s riktlinjer om statligt stöd. EU:s sjöfartsstrategi till 2018 framhåller att för att upprätthålla konkurrenskraften för EU är det viktigt att behålla riktlinjerna för sjöfartsstöd så att likvärdiga konkurrensvillkor upprätthålls också i framtiden. Det nuvarande svenska sjöfartsstödet omfattar last- och passagerarfartyg som i sin näringsverksamhet utför transporter av gods eller passagerare. Fartygen måste huvudsakligen användas i internationell trafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Utbetalningen av sjöfartsstöd har minskat i takt med att fartyg har omflaggats från det svenska registret. Regeringen anger att Sverige inte utnyttjar EU:s riktlinjer för statsstöd fullt ut efter den senaste revideringen av dessa. Exempelvis kunde den danska stödförordningen efter notifiering till EU-kommissionen utökas till att omfatta kabellägningsfartyg samt under vissa förutsättningar muddringsfartyg.

I dokumentet Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft anger regeringen att den avser att inom ramen för EU:s riktlinjer utöka antalet fartygskategorier som kan omfattas av sjöfartsstöd. Regeringen har vidare aviserat en proposition i frågan, vilken beräknas inkomma till riksdagen senare under våren 2013.

Trafikens kostnadsansvar

Regeringen har givit Trafikanalys i uppdrag att årligen redovisa transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatter och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. Regeringen anger att den anser att varje trafikslag bör bära sina egna samhällsekonomiska kostnader och att det finns ett behov av fortsatt kunskapsutveckling för att kunna göra fullgoda analyser av transportsektorn. Områden som inte är tillräckligt utredda är t.ex. trängsel och buller samt för sjöfartens del effekter i vatten och vattenmiljöer. Statens väg- och transportforskningsinstitut har fått i uppdrag att ta fram kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Uppdraget ska redovisas i november 2014.

Landinfrastruktur till och från hamnar

Regeringen framhåller i dokumentet Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrens att förbättringar av förbindelser till och från hamnar, både till land och till sjöss, kan öka kapaciteten för sjöfarten.

Ett femtiotal allmänna hamnar i Sverige är öppna för allmän kommersiell sjöfart. Därtill finns ett antal industri- och privathamnar som i första hand är knutna till specifika industriföretag. De flesta allmänna hamnar fungerar antingen som internationella, nationella eller regionala logistiknoder, vilket innebär att hamnarna används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring.

I den s.k. Kapacitetsutredningen föreslog Trafikverket att de stråk och noder som pekats ut i det trafikslagsövergripande nätet bör vara vägledande för framtida prioriteringar i infrastrukturens utveckling. Regeringen har i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) ställt sig bakom detta förslag och samtidigt betonat att den allmänna utgångspunkten bör vara att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och bedrivs på ett miljöanpassat sätt. Riksdagen har ställt sig bakom denna bedömning (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

Ändrade regler för kommunal medfinansiering

Lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ger kommuner och landsting rätt att lämna bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för. Infrastruktur för luft- och sjöfart omfattas alltså inte. Regeringen har i 2012 års ekonomiska vårproposition (prop. 2011/12:100) aviserat att den har för avsikt att föreslå ökade förutsättningar för kommuner att medverka i finansieringen av statlig infrastruktur.

Forskning och utbildning

För att få behörighet för befattning och kunna söka jobb på ett fartyg krävs att studenter vid sjöbefälsutbildningar har genomfört praktik. De senaste åren har antalet tillgängliga praktikplatser minskat markant till följd av omflaggningen av svenska fartyg. När studenters praktik förläggs på fartyg under andra länders flagg belastar kostnaden för dessa mönstringssesor respektive lärosäte. Regeringen avser att från 2013 kompensera Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet för denna merkostnad med 2 250 000 kronor.

Trafikverket har ansvaret för forskning inom transportsektorn och ska därvid tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt. Sverige har en stark internationell position inom sjöfartsteknisk utveckling, inte minst inom miljöteknik. Stort fokus ligger på fartygsbränsle, framtidens drivmedel, bränsleeffektivitet och åtgärder för att minska sjöfartens utsläpp av luftföroreningar och klimatpåverkan. Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att under 2013 avsätta resurser till kvalitetsgranskad sjöfartsforskning.

Om införandet av ett internationellt fartygsregister

Antalet ombordanställda på svenska fartyg är ca 10 000 personer. Av dem är ca 6 procent TAP-anställda (tillfälligt anställd personal). TAP-avtal innebär att en viss andel av besättningen kan bestå av medborgare från stater utanför EES-området enligt särskilda kollektivavtal. Dessa personer anställs enligt andra villkor än svenska arbetsrättsregler. Denna typ av avtal har tillämpats i Sverige sedan 1998. Under lång tid har arbetsmarknadens parter varit överens om att sådana avtal kan gälla för upp till 50 procent av besättningen. Sedan 2010 har dock viss tillämpning upp till 75 procent förekommit. En konkurrensnackdel för Sverige är, enligt regeringen, att många andra stater har infört så kallade internationella register. Rederier med fartyg registrerade i sådana register kan frångå nationella arbetsrättsregler och därmed få möjlighet till reducerade arbetskraftskostnader. Regeringen har låtit utreda frågan om införandet av internationella register i Sverige men kommit fram till att det kräver alltför stora arbetsrättsliga förändringar. Regeringen har därför förklarat att den inte kommer att föreslå något införande av ett internationellt fartygsregister.

Motionerna

I motion 2012/13:T248 yrkande 7 framför Siv Holma m.fl. (V) att det är viktigt med en ekologiskt hållbar handelsflotta med en stor andel svenskflaggade fartyg. Det är också viktigt att goda arbetsförhållanden råder ombord. Svenskflaggad sjöfart har gott rykte när det gäller miljö och säkerhet. Motionärerna ställer sig negativa till ett internationellt fartygsregister och anför att det innebär problem för arbets- och förhandlingsrätten. Det yrkas därför att Sverige ska se till att den svenska sjöfarten kan konkurrera på den globala markanden utan att tvingas till lönesänkningar eller social dumping.

I motion 2012/13:T410 yrkandena 2 och 3 anför Annelie Enochson (KD) att genom en stor svenskflaggad handelsflotta kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten. Svensk sjöfart är förknippad med hög säkerhet, och det är därför viktigt att Sverige fortsätter att vara pådrivande inom internationella sjöfartsorgan. Även vid internationella kriser kan det vara viktigt för Sverige att ha en egen handelsflotta som bidrar till säkra transportvägar till och från landet. Sverige har betydligt sämre förutsättningar än fartyg från närliggande konkurrentländer. Under 2009 och 2020 flaggades 80 fartyg ut från Sverige, främst till Danmark. Sverige måste se till att sjöfartsnäringsen får lika konkurrensregler på alla relevanta områden. Ett svenskt internationellt register är centralt för att utveckla sjöfartsnäringsen i Sverige, anger motionären. Den oro som finns från arbetstagarhåll för detta är missriktad eftersom arbetsmarknaden inom sjöfarten kommer att försvinna om näringsen inte kan behållas i Sverige. Ett register skulle endast omfatta lastfartyg i fjärrfart och inte fär-

jetrafiken där det största antalet anställda finns. Det yrkas därför att ett svenskt internationellt skeppsregister ska införas samt att det ska tas fram en svensk maritim strategi.

I motion 2012/13:T509 yrkande 9 framhåller Sina Bergström m.fl. (MP) att strategiskt viktiga hamnar och godsoder är viktiga för att öka sjöfartens effektivitet och konkurrensförmåga. Därför bör dessa prioriteras vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag. Hitills har några sådana inte pekats ut, vilket innebär ett hinder för att utveckla sjöfarten, anger motionärerna som yrkar att regeringen ska peka ut strategiska hamnar och godsoder.

Utskottets ställningstagande

Behovet av en inhemsk sjöfartsnäring

Sverige bör ha en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. Sverige är ett exportberoende land där omkring 90 procent av all utrikeshandel sker med fartyg. En välfungerande sjöfart till och från svenska hamnar är därför avgörande för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. Även om mycket av sjötransporterna sker med fartyg som seglar under annan flagg än svensk finns det skäl för en svenskflaggad fartygsflotta, bl.a. för att säkra Sveriges möjlighet att påverka i miljö- och säkerhetsfrågor i internationella forum, att skraddarsy transporter i förhållande till industrins behov och för att säkra framtida kompetensförsörjning. Den svenska sjöfartsnäringen skapar dessutom arbetstillfällen både direkt och indirekt.

Initiativ för en konkurrenskraftig svensk sjöfart

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att regeringen har påbörjat ett omfattande utrednings- och utvecklingsarbete för att stärka den svenska sjöfarten. I dokumentet Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft från januari 2013 framgår en mängd åtgärder som har vidtagits eller är tänkta att vidtas inom en snar framtid. Vidare har regeringen aviserat att den avser ta fram en maritim strategi, vilket utskottet ser som angeläget. Detta kan enligt utskottets mening leda till att sjöfartspolitikerna bidrar till att skapa tillväxt, välfärd och en god havsmiljö.

Utskottet ser också positivt på att regeringen har aviserat att den avser ta fram ett förslag som ökar förutsättningarna för kommunerna att medverka i finansieringen av statlig sjöfartsinfrastruktur.

Kompetensförsörjning inom sjöfartssektorn är av central betydelse för sjöfartsnäringens framtid. Därför är det bra att regeringen ger fler studenter möjlighet att genomföra de praktikperioder som krävs för sjöfartsutbildningarna genom att stötta Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet med ekonomiska medel som kompensation för studenters mönstringsresor på fartyg under utländsk flagg. Vidare är det av stor vikt

att Sveriges position inom sjöfartsforskning bibehålls. Under de senaste åren har sjöfarten haft svag tillgång till forskningsmedel trots de stora behov som finns av att studera bl.a. fartygsbränsle och framtidens drivmedel. Därför välkomnar utskottet att regeringen uppdragit åt Trafikverket att under 2013 avsätta särskilda resurser till sjöfartsforskning.

I sammanhanget vill utskottet uppmärksamma att den ideella föreningen Sjöfartsforum har tagit fram ett förslag till en bred maritim strategi, som bygger på den definition av det maritima klustret som används i EU:s maritima strategi. I januari 2013 avlämnade Sjöfartsforum dokumentet Maritimt manifest – Jobb, kompetens, samhällsnytta där det slås fast vilka åtgärder som är nödvändiga för en stark svensk sjöfart. I dokumentet efterfrågas bl.a. en tydlig politisk målbild, en strategi för infrastrukturen så att sjövägar utnyttjas, konkurrensneutralitet, enkla regelverk och forskningsresurser. Utskottet instämmer i att det är viktigt att ha en politiskt beslutad, långsiktig nationell strategi för att stärka den svenska sjöfartsnäringen.

Konkurrenskraft och arbetsrätt

Som utskottet tidigare påpekat är det av synnerlig vikt att sjöfartsnäringens konkurrenskraft stärks. Sjöfarten är internationell till sin karaktär och det avspeglas inom alla dess delar, även arbetsrätten. Samtidigt är det viktigt att Sveriges långt framskridna arbete inom arbetsrättsområdet bibehålls.

Utskottet kan konstatera att regeringen har låtit utreda frågan om att eventuellt införa ett internationellt register i Svensk rätt, där stort intryck tagits från det internationella registret i Danmark. I betänkandet Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73) förordas dock inte att ett sådant register ska införas i Sverige, eftersom det bedöms att införandet av ett internationellt register kräver arbetsrättsliga förändringar som är av sådan karaktär att det strider mot internationella konventioner som Sverige har ratificerat. Utskottet delar denna bedömning.

Regeringen har också förklarat sig vara beredd att inbjuda arbetsmarknadens parter till överläggningar för att fördjupa diskussionen om svensk sjöfartsnäringens konkurrenssituation om detta efterfrågas. Enligt utskottet kan en utökad användning av TAP-avtal (tillfälligt anställd personal) vara en väg för att kunna närma kostnaderna för arbetskraft till förutsättningarna i omvärlden. Detta är dock en fråga för arbetsmarknadens parter att komma överens om.

Samspel med andra trafikslag

Sjöfarten är ofta en integrerad del i en transportkedja för gods- eller personresor, och utskottet anser därför att det är viktigt att samspelet mellan de olika trafikslagen är effektivt. Trafikverket har i Kapacitetsutredningen pekat på behovet av att utnyttja transportsystemet på ett smartare och effektivare sätt. I utredningen framhålls att det finns potential att föra över delar av godstrafiken från landtransporter till sjöfart för att klara av de för-

väntade ökningarna av godstransporterna. Enligt Trafikverket behövs det effektiva landanslutningar och omlastningsmöjligheter för att åstadkomma detta.

I regeringens proposition *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) var fokus att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och i alla avseenden hållbart transportsystem med fokus på de viktigaste noderna och stråken där viktiga import- och exporthamnar och deras anslutningar ingår. Kapaciteten för sjöfarten påverkas av farlederna, hamnanläggningarna och landinfrastrukturen. För att förbättra möjligheterna för sjöfarten att avlasta infrastrukturen för landstransporter kan det behövas förbättringar av anslutningarna till hamnarna, t.ex. ökad bärighet, breddning av vägar eller förstärkta järnvägsanslutningar. Även i farlederna in till hamnarna kan åtgärder behövas, exempelvis muddring och utmärkning av inseglingsrännan.

Den övervägande delen av godstransporterna till, från och inom Sverige sker i ett begränsat antal godsstråk. Utskottet anser därför att det är viktigt att de hamnar som ligger i de mest betydelsefulla transportstråken ska kunna vara effektiva noder i transportkedjan.

Regelförenklingar

Sjöfarten är i behov av regelförenklingar. Enligt utskottets mening är det rimligt att sjöfartens administrativa börda är jämförbar med övriga transportslag och utskottet ser därför positivt på att regeringen aviserat att den avser se över möjligheterna till regelförenklingar bl.a. i fråga om fartygsregistret. Utskottet ser också positivt på att regeringen avser se över möjligheterna till ett s.k. one-stop shop, där rederierna endast behöver en ingång till myndighetsvärlden.

Samhällsekonomiska kostnader

I Kapacitetsutredningen föreslår Trafikverket att trafiken ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader oavsett trafikslag. Regeringen har meddelat att den delar den uppfattningen. Även utskottet är av uppfattningen att varje trafikslag på sikt ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader och att detta ska avspeglas i de skatter och avgifter som tas ut. Därför är det positivt att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att årligen utreda transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatter och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn samt att Statens väg- och transportforskningsinstitut ska ta fram kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader.

Sammanfattande bedömning

Så som det redovisats ovan pågår för närvarande ett ambitiöst beredningsarbete inom Regeringskansliet med frågor som berör den svenska sjöfartens utveckling och konkurrenskraft. Regeringen har även tagit flera

viktiga initiativ för att möta sjöfartsnäringens behov. Utskottet finner därför att flertalet av motionsförslagen är, eller kan beräknas bli, väl tillgodosedda. Mot bakgrund av detta avstyrks motionerna 2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 7, 2012/13:T410 av Annelie Enochson (KD) yrkande 2 i denna del och 3 och 2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9.

Allmänna miljöfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden som rör miljöfrågor. Utskottet konstaterar att Sverige ligger i framkant när det gäller miljöförbättringar och ser att den höga miljöprofilen kan utgöra ett gott varumärke för den svenska sjöfarten och stärka konkurrenskraften. Vidare påpekar utskottet att ett brett arbete i miljöfrågor pågår såväl nationellt som inom olika former av mellanstatliga fora och att Sverige aktivt driver miljöfrågor på ett internationellt plan.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

Bakgrund

Befintlig reglering

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller tillsammans med tillhörande förordning och föreskrifter ett stort antal bestämmelser som syftar till att driften och framförandet av fartyg ska ge så liten miljöpåverkan som möjligt. Detta uppnås, förutom genom bestämmelser om vad som är tillåtet i fråga om utsläpp, genom omfattande och mycket detaljerade tekniska bestämmelser om fartygs tekniska utrustning och konstruktion. Utöver ovannämnda krav på fartygs konstruktion, utrustning och drift finns det omfattande regelverk för att säkerställa att alla fartyg har tillräcklig styrka, täthet, stabilitet och styrförmåga med hänsyn till användningen av fartyget. Dessa regler bygger på ett stort antal internationella konventioner, avtal och EU-rättsakter, varav den mest grundläggande är sjösäkerhetskonventionen (Solas).

Pågående initiativ

Sommaren 2010 tillsatte regeringen en utredning med uppgift att se över gällande lag om åtgärder mot förorening från fartyg. Utredningen lämnade i december 2011 betänkandet Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg (SOU 2011:82). Betänkandet har remissbehandlats. I betänkandet föreslås att den nuvarande lagen ersätts med en ny med samma namn. Den nya lagen ska enligt förslaget disponeras på ett tydligare sätt. I den nya

lagen föreslås de grundläggande förbuden mot utsläpp av skadliga ämnen från fartyg ingå. Vidare föreslås att andra grundläggande bestämmelser, t.ex. om mottagningsanordningar av avfall, i så stor utsträckning som möjligt ska ingå i lagen. Det föreslås också vissa förtydliganden och kompletteringar när det gäller tillsyn, t.ex. att Transportstyrelsen ska få möjlighet att förbjuda ett fartygs avgång eller vidare resa om det inte tillhandahålls för tillsyn. Regeringen avser att under hösten i år återkomma om den vidare hanteringen av utredningen.

När det gäller övervakning och sanktionssystem avser regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå en effektiv övervakning och ett effektivt sanktionssystem.

Internationellt miljöarbete

IMO:s verksamhet består till en betydande del av sjösäkerhetsarbete, som i sin tur även syftar till ökat miljöskydd, och miljöskyddsarbete. För miljöskydd finns bl.a. konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (Marpol). Här finns bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade och hur transport av oljeprodukter och andra farliga kemikalier ska gå till. Verksamheten i EU har bl.a. handlat om att ta fram olika s.k. sjösäkerhetspaket, men det finns också en rad rättsakter inom miljöområdet som mer eller mindre berör sjöfarten, exempelvis det s.k. svaveldirektivet. År 2005 pekades Östersjön ut av IMO som ett känsligt havsområde. Inom den närmaste framtiden kommer sjöfartsnäringen i området att omfattas av ett flertal nya bestämmelser såsom reglering av kväveoxidutsläpp i Östersjön, införlivandet av Barlastvattenkonventionen och förbud mot utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg i Östersjön.

Sverige deltar aktivt i IMO:s, EU:s och Helcoms miljöarbete. Aktuella frågor som IMO:s miljökommitté liksom Helcom för närvarande arbetar med är kraven på barlastvattenhantering i Barlastvattenkonventionen (Energy Efficiency Design Index). EU-kommissionen avser att lägga fram ett reviderat förslag avseende direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Flera av dessa åtgärder behöver följas upp nationellt för att säkra ett fullgott genomförande.

Inom IMO pågår även arbetet med att minska kväveoxidutsläppen. Kraven på maximalt tillåtna utsläpp kommer att skärpas globalt i två steg. För områden som utsetts som kontrollområden för utsläpp av kväveoxider (s.k. NECA-områden) skärps kraven ytterligare i ett tredje steg. Det tredje steget omfattar bara fartyg byggda från 2016 och framåt. Reduktionen av utsläpp av kväveoxider uppnås genom installation av särskild teknik ombord på fartygen. Regeringen har under sitt arbete i Helcom lett arbetet med att färdigställa en ansökan till IMO om att Östersjön ska förklaras vara kontrollområde för kväveoxider.

Regeringen har genom Sjöfartsverket tagit initiativ till ett EU-projekt inom ramen för EU:s Östersjöstrategi med namnet Mona Lisa. Projektet finansieras till hälften av programmet för TEN-T och syftar till att belysa

förutsättningarna för en proaktiv ruttplanering, kvalitetssäkring och modernisering av sjöfartsinfrastrukturen inom det sjögeografiska området. Flera sjötrafikövervakningsprojekt förväntas initieras inom ramen för EU:s Östersjöstrategi och genom Helcoms arbetsgrupper i syfte att öka sjösäkerheten och minska risken för olyckor.

Motionerna

Bränslefrågor

I motion 2012/13:T222 yrkande 3 framhåller Stina Bergström m.fl. (MP) att Väneren är en viktig sötvattentäkt. Det är viktigt såväl för vattenkvaliteten som för djur- och växtlivet och klimatet att snabbt byta ut bunkeroljan mot förnybara drivmedel. För att klara av detta behövs mer forskning satsas på detta område, anger motionärerna. Motionärerna yrkar att omställningen till förnybara drivmedel också ska omfatta sjöfarten.

I motion 2012/13:T248 yrkande 3 betonar Siv Holma m.fl. (V) att sjöfarten är det mest energieffektiva trafikslaget. Därtill kommer att underhållskostnaderna är låga och att trafiksäkerheten är hög. Emellertid ökar utsläppen från fartyg medan utsläppen på land minskar. För att sjöfarten ska bli långsiktigt hållbar krävs att den miljöfarliga bunkeroljan byts ut mot förnybara drivmedel, t.ex. biogas. Med anledning av detta yrkas att regeringen ska stimulera omställningen till förnybara drivmedel genom forskning och regleringar.

I motion 2012/13:T370 påpekar Christer Engelhardt (S) att sjöfarten av tradition har använt olika typer av oljor som bränsle eftersom det inte har funnits något rimligt alternativ. Norge har sedan några år börjat använda LNG som bränsle för den kustnära sjöfarten. Användning av LNG innebär betydligt lägre utsläpp av koldioxid, svavel och kväve m.m. Det är kostsamma investeringar som krävs för LNG-drift av fartyg. I dag saknas ett svenskt regelverk på området. För att påskynda utvecklingen av användandet av LNG inom passagerartrafiken behövs ett stabilt och långsiktigt svenskt regelverk som tar hänsyn till de långa tidsperioder som fartyget ska vara i drift. Det yrkas i motionen att regeringen ska vara mer aktiv för att få fram ett sådant regelverk så att utvecklingen mot miljövänliga passagerarfartyg i t.ex. Gotlandstrafiken kan påskyndas.

Oljeutsläpp

I motion 2012/13:T248 yrkande 4 anför Siv Holma m.fl. (V) att för låga krav har gjort sjöfarten mindre miljöanpassad än vad den skulle kunna vara. Undermåliga fartyg i kombination med otillräckligt underhåll ökar risken för olyckor och oljeutsläpp. Det är mycket bra att enkelskrov inte längre får segla inom EU och att de ska vara internationellt utfasade till år

2015. Regelverket behöver dock stärkas på en rad områden. Därför bör Sverige intensifiera sitt arbete i internationella fora för att reducera utsläpp av olja och andra farliga ämnen.

I motion 2012/13:T274 framhåller Gustaf Hoffstedt (M) att Östersjön är en viktig transportled med intensiv fartygstrafik som förväntas öka under kommande år. Mer än 50 000 fartyg passerar centrala Östersjön varje år. Motionären påpekar att utsläpp av olja från fartyg är förbjudet i alla delar av Östersjön. Trots det registrerades 1 510 oljeutsläpp i svenska vatten mellan 2005 och 2009. Därtill kommer även de utsläpp som inte registreras. Huvuddelen av oljeutsläppen utgörs av olja eller oljeblandat vatten från maskinrum eller mindre tankar. Motionären betonar att även små utsläpp av olja och andra kemikalier kan få stora konsekvenser i känsliga områden. Det yrkas därför att de mest trafikerade fartygsrutterna leds bort från Östersjöns mest trafikerade områden.

Utsläppsfrågor i ett internationellt sammanhang

I motion 2012/13:T248 yrkande 5 framhåller Siv Holma m.fl. (V) att år 2020 förväntas sjöfarten svara för mer än 50 procent av svavel och kväveutsläppen i Europa. Denna utveckling måste begränsas, anför motionärerna. Det finns anledning att utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden. Det finns i dag inga krav på katalysator för att minska kväveutsläppen trots att det finns beprövad teknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen, anför motionärerna. Det yrkas därför att Sverige ska intensifiera sitt arbete i internationella fora för att reducera utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt att Sverige ska agera för att inom PSSA-klasade områden införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar dessa områden.

I motion 2012/13:T274 belyser Gustaf Hoffstedt (M) att fartygstransporter är bra ur klimathänseende men att fartygens utsläpp av svaveloxider och kväveoxider utgör ett stort problem. För att minska de skadliga effekterna av sjöfartens utsläpp till luft och vatten yrkar motionären att de mest trafikerade fartygsrutterna leds bort från Östersjöns mest trafikerade områden.

I motion 2012/13:T477 yrkande 45 lyfter Anders Ygeman m.fl. (S) fram att det är viktigt att minska sjöfartens klimatpåverkan. I motionen framhålls vikten av att värna den svenska kvalitetsjöfarten, och motionärerna påpekar att sjöfarten har möjlighet att utvecklas till ett betydligt mer hållbart transportsätt tack vare ett ökat fokus på internationell nivå för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan. Motionärerna ser mycket positivt på den energiklassning av fartyg som IMO har börjat arbeta med. Det yrkas i motionen att Sverige, för att minska sjöfartens klimatpåverkan, ska arbeta för att sjöfarten tas in i någon form av utsläppshandel, antingen på global nivå inom IMO eller på EU-nivå.

I motion 2012/13:T509 yrkandena 12, 14 och 15 påpekar Stina Bergström m.fl. (MP) att stora miljövinster kan göras genom att sänka hastigheterna inom sjöfarten. En sänkning med hastigheten med 10 procent i en fartygsflotta kan ge en minskning av koldioxidutsläppen med 19 procent, och en sänkning med 25 procent kan ge en minskning av koldioxidutsläppen med 58 procent. Utsläppsminskningarna av kväve- och svaveloxider uppskattas enligt motionärerna vara i samma storleksordning. Hastighetsminskningar är en snabb åtgärd med låga kostnader för rederierna. För transportköparna är det ofta inte viktigt med snabba transporter, utan det viktiga är att godset levereras i tid. I dag regleras inte hastigheter inom sjöfarten. Motionärerna påpekar att det finns flera möjligheter att reglera hastigheterna, t.ex. genom överenskommelser på global nivå, inom Arktis, inom EU eller nationellt. I motionen lyfts vidare frågan om utsläpp av svaveloxider, kväveoxider och partiklar. Med renare dieselbränslen finns möjligheter att utrusta fartygen med partikelfilter. Motionärerna framhåller att sotpartiklar är en kortlivad klimatpåverkande luftförorening och att det är särskilt viktigt att minska partikelutsläpp på nordliga breddgrader. Det yrkas i motionen att Sverige på olika plan ska driva frågan om lägre hastigheter och bättre ruttplanering inom sjöfarten. Vidare yrkas att Sverige, tillsammans med andra länder, bör driva frågan att svavelkontrollområdena i Östersjön och Nordsjön även ska utgöra kontrollområden för kväveoxider och för partiklar. Sverige bör också driva frågan att hela Europa ska bli utsläppskontrollområde för svaveloxider, kväveoxider och partiklar, yrkar motionärerna.

Övriga utsläppsfrågor

I motion 2012/13:T509 yrkandena 6 och 8 påpekar Stina Bergström m.fl. (MP) att farledsavgifterna i dag är differentierade när det gäller utsläpp av svaveloxider och kväveoxider. I och med genomförandet av EU:s direktiv om svaveloxider blir differentieringen i fråga om svaveloxider inte lika viktig. Såväl i klimatberedningen (SOU 2008:24) som från Trafikverket har det föreslagits att det ska finnas en koldioxidkomponent i farledsavgifterna. Vidare framhåller motionärerna att det i Norge finns en generell skatt på kväveoxidutsläpp. Fartyg och rederier kan få en nedsättning av denna skatt om de går med i näringslivets kväveoxidfond och samtidigt vidtar åtgärder för att minska kväveoxidutsläppen. Fonden används för att delfinansiera olika typer av kväveoxidåtgärder i branschen. Åtgärder kopplade till den norska fonden har lett till utsläppsminskningar på totalt 12 000 ton. Systemet har lett till katalytisk rening och övergång till LNG. Motionärerna yrkar därför att farledsavgifterna ska differentieras utifrån koldioxidutsläpp samt att införandet av en kväveoxidfond enligt norsk modell ska utredas.

Övriga miljörelaterade frågor

I motion 2012/13:T411 yrkande 2 anför Anita Brodén (FP) att det krävs extraordinära insatser för att rädda Östersjön. Motionärerna framhåller att alliansregeringen har tagit frågan på allvar och vidtagit viktiga åtgärder. Det krävs emellertid ytterligare insatser, anger motionären och hänvisar till att 8 ton miljöfarligt avfall har hamnat i Östersjön på grund av lossnade containrar från ett finskt fartyg. Det krävs internationell samverkan för att klara av de miljömässiga hoten mot Östersjön, bl.a. det ökande antalet oljetransporter. Motionären yrkar därför att regeringen ska ta initiativ till ökade och samordnade internationella åtgärder för att rädda Östersjön samt att en övervakningscentral för Östersjöns sjöfart ska förläggas på Gotland.

I motion 2012/13:MJ278 yrkande 7 framhåller Tina Ehn och Mats Pertoft (MP) att det är viktigt att utveckla ett smart båtliv. Många människor tillbringar sin semester i fritidsbåtar, vilket motionärerna anser är positivt. Samtidigt, framhåller motionärerna, finns det en negativ sida i form av att belastningen på kustmiljön blir allt större. Det krävs fler båtplatser och det byggs större bryggor och fler sjöbodas. Även latrintömningen är ett problem. Motionärerna vill utveckla ett system med hyrbåtar och båtpooler samt båtuppläggningsplatser på land under den del av sommaren som båten inte används.

I motion 2012/13:MJ455 yrkande 38 belyser Matilda Ernkrans m.fl. (S) att ett hållbart samhälle såväl nationellt som globalt är viktigt. Tre stora miljöutmaningar är klimatomställningen, urlakningen av den biologiska mångfalden samt spridningen av farliga kemikalier. Det är viktigt att de 16 miljömål som riksdagen beslutat om får genomslag och driver på arbetet inom alla politikområden, anger motionärerna. Det anges i motionen att utsläppskrav på internationell sjöfart bör ingå som en del i en framtida klimatöverenskommelse. Motionärerna yrkar att regeringen ska arbeta för en internationell överenskommelse där sjöfarten bär sina egna miljökostnader.

Utskottets ställningstagande

Den svenska positionen i miljöfrågor

Sverige ska ha en kvalitetssjöfart som tar ansvar för miljön. Utskottet konstaterar att Sverige ligger i framkant när det gäller miljöförbättringar och ser att den höga miljöprofilen kan utgöra ett gott varumärke för den svenska sjöfarten och därigenom kan bidra till att stärka dess konkurrenskraft.

Sjöfartsnäringens internationella karaktär tillsammans med det faktum att de flesta ämnen som släpps ut i luften transporteras långa sträckor gör att det inte räcker med nationella åtgärder. Internationella beslut är därför avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten. Sverige är

av tradition ett föregångsland på miljöområdet, och utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor för att inom ramen för internationellt samarbete fortsätta förbättra såväl havs- som landmiljöer.

Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att flera viktiga frågor som hantering av barlastvatten, utsläpp av kväveoxider och energieffektivitet behandlas aktivt på såväl internationell nivå som inom Sverige.

Forskning

Utskottet påminner om att forskningen svarar för en viktig del av arbetet med en miljövänlig sjöfart. Sverige ligger långt fram inom forskningsområden som miljöteknik, och stort fokus inom svensk forskning ligger på framtidens drivmedel, energieffektivitet, barlastvattenhantering samt åtgärder för att minska utsläpp av luftföroreningar och klimatpåverkan. Sjöfartsforskningen har under ett antal år haft svag tillgång till forskningsmedel, och behoven av ökad satsning på sjöfartsforskning är stora. Regeringens uppdrag till Trafikverket att avsätta resurser till sjöfartsforskning är därför angeläget och välkommet.

Hastighetsbegränsningar

I fråga om det yrkande som ställts när det gäller hastighetsbegränsning för fartyg vill utskottet hänvisa till sin inställning att det såväl inom Sverige som inom internationella forum ska ställas höga krav avseende miljön. Där emot bör det vara upp till näringen hur den väljer att uppfylla kraven. Det kan röra sig om hastighetsänkringar men även miljövänligare bränslen, energieffektivisering samt en rad andra åtgärder som bidrar till en bättre miljö.

Framtidens drivmedel

När det gäller utvecklingen för framtidens drivmedel är det viktigt att det är sjöfartsnäringen som väljer vilka drivmedel som ska användas men att staten ställer hårda miljökrav och i största möjliga utsträckning bidrar till att möjliggöra för branschen att använda sig av miljövänliga bränslen. En viktig del i detta är att det byggs upp en infrastruktur för att etablera LNG-anläggningar och mottagningsanordningar för restavfall från rökgastvättar.

Miljödifferenterade farledsavgifter

Farledsavgiften är redan i dag till viss del miljödifferenterad, men enligt utskottets mening behöver den utvecklas och anpassas till nya miljöutmaningar. Miljödifferenterade farledsavgifter skulle kunna ge redarna incitament till en snabbare miljöomställning. Utskottet ser därför positivt på att regeringen avser att ge Sjöfartsverket i uppdrag att utveckla framtida miljödifferenterade avgifter.

Samhällsekonomska kostnader i miljöhänseende

Det är enligt utskottets mening en viktig princip att varje trafikslag på sikt ska bära sina egna samhällsekonomska kostnader, vari ingår miljömässiga kostnader. Regeringen har också aviserat att den avser utreda den frågan ytterligare, och utskottet menar därför att dessa kostnader i framtiden kommer att placeras inom den sektor som orsakar dem. Däremot menar utskottet att denna fråga i första hand är nationell eller en fråga som behandlas på EU-nivå då den rör uttag av avgifter och skatter där olika stater kan ha olika typer av system.

Utsläpp av kväveoxider

Det är även angeläget att minska utsläppen av kväveoxider. Utskottet ser mycket positivt på att regeringen arbetar med att ta fram en ansökan till IMO om att Östersjön ska förklaras som särskilt kontrollområde för kväveoxider. För att undvika att minimera de negativa konsekvenserna för sjöfartsnäringen är det dock viktigt att en bred dialog förs med de berörda aktörerna, vilket regeringen också har aviserat som sin avsikt. Med hänsyn till att det pågår ett arbete för att minska utsläppen av kväveoxider anser utskottet inte att det är lämpligt med några ytterligare åtgärder som exempelvis införande av en särskild skatt eller fond för kväveoxidutsläpp. I detta sammanhang vill utskottet även hänvisa till det stöd som ges till forskningen på det marina miljötekniska området.

Oljetransporter på Östersjön

I dag transporteras inom Östersjöområdet nästan dubbelt så mycket olja som för tio år sedan, och ökningen väntas fortsätta. Transporterna sker med allt större fartyg, navigationsförhållandena är på vissa platser svåra för större fartyg och besvärliga isförhållanden kan råda vintertid. Trafikövervakning och trafikreglering sker i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och förhindra att miljön förorenas. Även sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp i områden som är hårt trafikerade eller särskilt riskfyllda. Utskottet hyser förhoppningar att projektet Mona Lisa kan bidra till att minimera riskerna för grundstötning och förbättra färdplanerna för varje enskild transport.

Övervakning och sanktioner

En fungerande övervakning och ett effektivt sanktionssystem är viktigt för all regelefterlevnad. Det är också en förutsättning för att säkerställa en rättvis konkurrens eftersom laglydiga företag annars riskerar att slås ut av företag som inte följer reglerna. Utskottet ser därför med tillfredsställelse att regeringen tar frågan på stort allvar och att den avser uppdra åt Transportstyrelsen att föreslå ytterligare åtgärder för en effektiv övervakning och ett effektivt sanktionssystem. När det gäller motionsförslaget att pla-

cera en övervakningscentral på Gotland anser utskottet att Transportstyrelsens förslag bör inväntas samt att riksdagen inte i första hand bör besluta var en eventuell övervakningscentral bör placeras, utan att Transportstyrelsens uppdrag bör vara så brett som möjligt för att säkerställa en effektiv lösning där alla aspekter tas med i bedömningen.

Fritidsbåtspool m.m.

I en motion tas frågan om fritidsbåtspooler och system för båtplatser upp. Utskottet ser att detta skulle kunna vara bra lösningar för att ge ett effektivare utnyttjande av såväl båtar som båtplatser. Emellertid är detta inte i första hand en fråga för riksdagen att reglera. Denna typ av initiativ drivs lämpligare i andra sammanhang, t.ex. av privata aktörer.

Sammanfattande bedömning

Med hänsyn till vad som ovan sagts om det breda arbete i miljöfrågor som pågår nationellt och det aktiva arbete Sverige bedriver för att föra fram miljöfrågor internationellt avstyrks motionerna 2012/13:T222 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3, 2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 3–5, 2012/13:T274 av Gustaf Hoffstedt (M), 2012/13:T370 av Christer Engelhardt (S), 2012/13:T411 av Anita Brodén (FP) yrkande 2, 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 45, 2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 6, 8, 12, 14 och 15, 2012/13: MJ278 av Tina Ehn och Mats Pertoft (båda MP) yrkande 7 och 2012/13: MJ455 av Matilda Ernkran m.fl. (S) yrkande 38 i denna del.

Regler om svavelhalter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ger regeringen till känna att genomförandet av bestämmelserna om svavelhalten i marina bränslen måste ske så kostnadseffektivt som möjligt för sjöfarten och dess transportköpare och att bränslen med låg svavelhalt samt kostnadseffektiva metoder för avgasrening på fartyg ska främjas. Riksdagen bifaller därför motionsförslag om detta. Riksdagen avslår samtidigt motionsförslag om att verka för en omarbetning av de internationella svavelbestämmelserna.

Jämför särskilt yttrande 2 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

Marpolkonventionen

De internationella reglerna om minskning av utsläppen av svaveloxider från fartyg finns i den s.k. Marpolkonventionens bilaga VI. Sverige är part till denna bilaga. I oktober 2008 antog FN:s sjöfartsorganisation IMO (International Maritime Organization) ändringar av bilagan, innebärande bl.a. skärpta krav på svavelhalten i marina bränslen. Enligt huvudregeln får därigenom svavelinnehållet fr.o.m. den 1 januari 2012 inte överskrida 3,5 viktprocent, och fr.o.m. den 1 januari 2020 sänks denna gräns ytterligare till 0,5 viktprocent under förutsättning att det inte uppstår någon brist på bränsle. För de s.k. utsläppskontrollsområdena – dit Östersjöområdet och Nordsjöområdet räknas – innebär de skärpta kraven att svavelinnehållet i dag inte får överstiga 1 viktprocent och att denna gräns ska sänkas till 0,1 viktprocent fr.o.m. den 1 januari 2015.

Nationell reglering

Bestämmelser om tillåten svavelhalt i marina bränslen och om skyldigheter vid leverans av sådana bränslen finns i förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle. Regeringen har mot bakgrund av ovannämnda IMO-beslut 2008 ändrat svavelförordningen så att den högsta tillåtna svavelhalten i de fartygsbränslen som fr.o.m. den 1 augusti 2010 används i Östersjön och Nordsjön inklusive Engelska kanalen, sänkts till 1,0 viktprocent. Från och med den 1 januari 2010 gäller dessutom att svavelhalten i det bränsle som fartyg använder i hamn inte får överskrida 0,1 viktprocent.

Kommissionens förslag till ändringsdirektiv om svavelhalten i marina bränslen

Kommissionen lämnade i juli 2011 ett förslag till ändringsdirektiv, KOM (2011) 439, för att bl.a. anpassa EU:s regler till de gällande kraven i Marpolkonventionens bilaga VI. Enligt förslaget ska ett tak införas om 3,5 viktprocent svavel för det marina bränsle som säljs inom EU-ländernas territorium, och detta gränsvärde ska sänkas till 0,5 viktprocent den 1 januari 2020, såvida en utvärdering av tillgången på lågsvavligt bränsle inte visar på en brist i tillgången, i vilket fall det senare gränsvärdet inte ska gälla förrän 2025. Vidare föreslår kommissionen skärpta krav på svavelhalten i marina bränslen som används inom s.k. utsläppskontrollområden, dvs. Nordsjöområdet med Engelska kanalen samt Östersjöområdet. De föreslagna reglerna innebär att marint bränsle som används inom dessa områden inte får innehålla en svavelhalt som överstiger 1,0 viktprocent och att gränsvärdet sänks till 0,1 viktprocent den 1 januari 2015.

Utöver vad som följer av Marpolkonventionen föreslår kommissionen också att gränsvärdet för svavelhalten i marina bränslen som används av passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från en EU-hamn ska sänkas från nuvarande 1,5 viktprocent till 0,1 viktprocent fr.o.m. 2020. Av direktivför-

slaget framgår också att fartygsägarna som alternativ till att använda lågsvavligt marint bränsle kan använda andra metoder att minska utsläppen som uppnår samma effekt, t.ex. att installera utrustning för rökgasrening eller att byta till LNG.

Utredningar om konsekvenser av svavelreglerna

Regeringen uppdrog i april 2009 åt Sjöfartsverket att utreda bl.a. konsekvenserna för svenskt näringsliv av IMO:s nya regler för svavelhalt i marint bränsle och fartygs utsläpp av kväveoxider. Resultatet redovisades i oktober 2009. Sammanfattningsvis indikerade Sjöfartsverkets studie bl.a. en ökning av bränslekostnaderna med 50–55 procent 2015 vid oförändrat råoljepris. För fartyg som i huvudsak trafikerar SECA-området kan bränslekostnaden öka med ca 70 procent. Den ökade kostnaden för de fartyg som anlöpt svenska hamnar under 2008 beräknades till 15 miljarder kronor 2015. Svavelutsläppen minskar samtidigt med 79 500 ton, motsvarande en samhällsnytta om 4 miljarder kronor. Exempelen visade att bunkerkostnaden utgör mellan 40 och 50 procent av den totala kostnaden för att driva ett fartyg.

Sjöfartsverket såg vissa svårigheter med att överföra den ökade kostnaden på transportköparna genom höjda priser, då den svenska industrin konkurrerar på en global marknad med skilda krav på svavelinnehåll i bunkeroljan i olika delar av världen. I rapporten lämnas en provkarta på tänkbara åtgärder för att lindra effekterna av IMO:s beslut, såsom risken för överflyttning av gods från sjöfart till järnväg och väg.

Konsekvensanalysen utfördes med de uppgifter och beräkningssystem som då var tillgängliga, vilket medförde bl.a. att beräkningen av fartygens gångtider i Östersjöns svavelkontrollområde blev mycket grova. Jämfört med situationen 2009 har förutsättningarna nu ändrats på flera punkter. Kunskapen har ökat om varför de tidigare analyserna kan vara inaktuella och indikationer finns på att kostnadsnivån kan förväntas vara något lägre än vad som tidigare sagts.

I syfte att erhålla en aktuell kostnadsbild av konsekvenserna av det kommande regelverket beslutade regeringen den 11 april 2013 att ge Trafikanalys, i nära dialog med Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen, i uppdrag att göra en bedömning av konsekvenserna av svaveldirektivet på kort och längre sikt. Uppdraget omfattar bl.a. att analysera konsekvenser i termer av nya transportmönster för sjöfart och för andra trafikslag till följd av förändrade energipriser. Anpassningar inom angränsande sektorer bör också diskuteras. I uppdraget kommer Trafikanalys att beakta Sjöfartsverkets arbete med uppdateringen av den förändrade kostnadsbild för sjöfarten och industrin i Sverige. Uppdraget ska delredovisas senast den 1 juli och slutredovisas senast den 31 oktober 2013.

Riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat

Riksdagens utvärderings- och forskningssekretariat har sammanställt forskningsmaterial i syfte att överblicka nuvarande och kommande marina bränslen och hur de förhåller sig framför allt till svavelreglerna men även övrig miljöpåverkan. Vidare granskas de ekonomiska aspekterna.

Motionerna

I motion 2012/13:T295 påpekar Hans Backman (FP) att de nya reglerna om utsläpp av svaveloxid kommer att sänkas till 0,1 viktprocent inom SECA-området år 2015 samtidigt som det i stora delar av övriga världen, inklusive södra Europa, kommer råda en utsläppsgräns om 3,5 viktprocent. Motionären anför att reglerna innebär en snedvridning av konkurrensen och strider mot andan för den inre marknaden inom EU. Det är viktigt, framhåller motionären, att utsläppskraven skärps för att förbättra miljön. Problemet är att reglerna införs i en takt där teknikutvecklingen inte kan hålla jämna steg. Visserligen finns lösningar som t.ex. LNG och skrubbrar. Dessa kommer dock endast att kunna finnas på ett mindre antal fartyg inom två år. Nästan alla fartyg kommer i stället att använda sig av diesel, vilket kommer att leda till höjda priser på diesel även för landtransporter. Detta kommer i sin tur leda till att fler använder bensinbilar, och koldioxidutsläppen kommer följaktligen att öka. Även för den svenska basindustrin, t.ex. stålindustrin, kommer effekterna av de nya utsläppsgränserna att bli mycket negativa på grund av kraftigt ökade transportkostnader. Beslutet om sänkta gränser för svavelutsläpp togs utan att en ordentlig konsekvensanalys gjordes. Med anledning av det anförda yrkar motionären att Sveriges regering ska ta initiativ till att det ursprungliga IMO-beslutet mildras eller förskjuts i tid.

I motion 2012/13:T362 anför Hans Hoff och Sven-Erik Bucht (båda S) att den svenska exportindustrin drabbas av kostnader på grund av de stränga reglerna om utsläpp av svaveloxider som andra slipper. För stålindustrin där 95 procent av produktionen går på export blir kostnaden särskilt hög. Sjöfarten i Bottenviken kommer också att drabbas, liksom trä- och pappersmasseindustrin längs med hela Norrlandskusten. Motionärerna framhåller att samma villkor med skärpta krav bör gälla för alla länder i Europa och yrkar därför att regeringen, med detta som utgångspunkt, inom EU ska omförhandla de skärpta krav som införs för utsläpp av svaveloxider 2015.

I motion 2012/13:T415 framhåller Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD) att företrädare för det svenska näringslivet är bekymrade över de nya regler om utsläpp av svaveloxider som träder i kraft 2015. De nya reglerna kommer att bli kostsamma, inte minst för den svenska basindustrin. Det kommer att påverka investeringsklimatet och medföra långsiktiga negativa konsekvenser för det svenska näringslivet. Många transporter kommer dessutom att flyttas över till vägarna, varvid bränsleförbrukningen för det

transporterade godset kommer att mångdubblas. Därtill kommer en minskad trafiksäkerhet på vägarna. Motionärerna anger att surt regn på grund av utsläpp inte längre är ett stort problem och att de nya reglerna endast kommer att ha marginell betydelse ur miljöhänsende. Det är också svårt att med säkerhet säga att det finns tillräckligt med lågsvavligt bränsle på marknaden och att det fungerar att använda skrubberteknik. Norra Europa behöver, enligt motionärerna, få mer tid till anpassning och teknikutveckling. Därför framställs ett yrkande om att förslaget ska omarbetas från grunden för att ta rimlig hänsyn till svenska företags och landets välbefinnande.

I motion 2012/13:T477 yrkande 46 betonar Anders Ygeman m.fl. (S) att EU:s implementering av nya svavelregler kommer att bidra till förbättrad luftkvalitet och folkhälsa i Europa. Motionärerna anför att det är beklagligt att reglerna inte är globalt harmoniserade eller att det åtminstone är samma regler för utsläpp av svaveloxider som gäller inom hela EU. Det är viktigt att implementeringen blir kostnadseffektiv för sjöfarten och transportköpare, anger motionärerna. Det framhålls också i motionen att LNG visserligen är ett fossilt bränsle men att det kan innebära minskad miljö- och klimatpåverkan. Motionärerna yrkar att nya bränslen, som t.ex. LNG, och kostnadseffektiva metoder för avgasrening för fartyg ska främjas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar de striktare reglerna för utsläpp av svaveloxider. De strängare kraven är en betydande faktor för att minska sjöfartens miljöpåverkan och kommer att bidra till förbättrad luftkvalitet och folkhälsa i Europa. Särskilt de s.k. SECA-områdena gynnas miljömässigt av de nya reglerna. Enligt utskottets mening finns det även i övriga delar av Europa och världen mycket att vinna på minskade utsläpp av svavel från sjöfarten. Om hela Europa, eller världen, omfattades av samma krav som Sverige skulle det leda till stora hälsovinster även utanför SECA-områdena. Därtill kommer att den nuvarande situationen med olika krav för utsläpp av svavel inte bidrar till en jämbördig konkurrens för svenska rederier och den svenska exportindustrin på en europeisk och global nivå. Utskottet beklagar därför att den svenska regeringen inte tog vara på möjligheterna inom IMO att driva igenom att kraven skulle vara globalt harmoniserade eller att samma krav skulle gälla i åtminstone hela Europa.

Utskottet anser att det i nuläget är viktigt att se till att införandet av de nya kraven sker så kostnadseffektivt som möjligt för sjöfarten och dess transportköpare. Det är, enligt utskottets mening, särskilt angeläget att främja nya bränslen som flytande gas och kostnadseffektiva metoder för avgasrening för fartyg. Flytande naturgas, LNG, är visserligen ett fossilt bränsle men kan innebära en minskad miljö- och klimatpåverkan. Utskottet är visserligen positivt till de initiativ som regeringen har tagit för att stödja rederier, hamnar och transportköpare samt till den utredning av konsekven-

serna av svavelreglernas införande som regeringen har fattat beslut om. Dock anser utskottet att åtgärderna inte är tillräckligt omfattande för att tillfredsställa behoven inför en anpassning till det nya regelverket.

Utskottet föreslår därför ett tillkännagivande till regeringen om att nya bränslen, som t.ex. LNG, och kostnadseffektiva metoder för avgasrening på fartyg ska främjas.

Utskottet har förståelse för att den nuvarande situationen där vissa områden omfattas av betydligt strängare krav än andra kan leda till konkurrensmissig snedvridning. Samtidigt anser utskottet inte att detta problem bör lösas genom att Sverige försöker få regler i nivå med de utanför SECA-områdena eftersom det skulle få allvarliga miljökonsekvenser. I stället bör Sverige, enligt utskottets mening, inom EU och i internationella forum arbeta för att även andra stater ska införa krav i nivå med dem som gäller inom SECA-området. Utskottet konstaterar i sammanhanget att en tidsmässig förskjutning framåt i tiden för de nya reglernas ikraftträdande är svår att genomföra med hänsyn till den befintliga EU-lagstiftningen men även enligt utskottets mening olämplig eftersom det skulle riskera att försämra den långsiktighet inom politiken som branschen efterfrågar och missgynna de rederier som varit proaktiva och gjort stora investeringar för att klara av de nya utsläppskraven.

Ett annat problem som måste granskas vidare är om reglerna leder till en överflyttning av gods- och persontransporter från sjöfart till andra trafikslag. Utskottet välkomnar därför att det uppdrag som regeringen beslutade att ge Trafikanalys att analysera konsekvenserna av det kommande regelverket ska innefatta konsekvenser i form av ändrade transportmönster för sjöfart och andra trafikslag och förutsätter att en grundlig utredning av riskerna med överflyttning till andra transportslag genomförs.

Sammanfattande bedömning

Med anledning av vad som sagts föreslår utskottet att regeringen ges till känna att genomförandet av bestämmelserna om svavelhalten i marina bränslen måste ske så kostnadseffektivt som möjligt för sjöfarten och dess transportköpare och att bränslen med låg svavelhalt samt kostnadseffektiva metoder för avgasrening på fartyg ska främjas. Därmed tillstyrker utskottet motion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 46 och avstyrker motionerna 2012/13:T295 av Hans Backman (FP), 2012/13:T362 av Hans Hoff och Sven-Erik Bucht (båda S) och 2012/13:T415 av Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD).

Inlandssjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag rörande inlandssjöfart. Regeringens avsedda införande av EU:s regelverk om inre vattenvägar kommer enligt utskottet att skapa nya förutsättningar för sjöfartsbranschen att utveckla såväl gods- som passagerartrafik på inre vattenvägar. Utskottet förutsätter att regeringen i beredningsarbetet före införandet vidtar åtgärder för att säkra bl.a. flöden och avrinningsområden till Vänern samt beaktar att Vänern och Mälaren är viktiga råvattentäkter och tar vederbörlig hänsyn till sjösäkerhetsaspekter, risker för oljeutsläpp och problematiken kring övergivna fartygsvrak. Vidare förutsätter utskottet att införandet av regelverket sker snarast och att regeringen återkommer med konkreta åtgärder och förslag inom en snar framtid.

Bakgrund

EU:s regelverk om inre vattenvägar

EU:s regelverk om inre vattenvägar är ännu inte infört i svensk rätt. Regelverket möjliggör alternativ eller komplement till transporter på väg och järnväg där det ofta kan råda kapacitetsbrist. Regelverket berör många områden, såsom tekniska krav, bemanning och behörighet.

Utredning om inre vattenvägar

Regeringen beslutade i december 2009 att tillsätta en utredning (dir. 2009:127) för att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt och föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande. Särskilt stor vikt skulle fästas vid om det går att förenkla regelverken och stärka när- och kustsjöfarten. Utredaren skulle beakta både transportnäringens krav på lättnader och de speciella förhållanden som råder i de berörda områdena när det gäller sjösäkerhet och miljökonsekvenser. Det påpekades att Vänern och Mälaren är råvattentäkter för en stor del av Sveriges befolkning. Vidare borde utredaren pröva möjligheterna att få ekonomiskt stöd från EU för de svenska inre vattenvägarna genom att låta dem ingå i TEN-T-systemet.

Utredningen redovisades i januari 2011 i betänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar (SOU 2011:4). Inledningsvis konstateras att EU:s regelverk om inre vattenvägar består av ett flertal förordningar och direktiv. I betänkandet lämnas en redovisning och analys av de berörda rättsakterna samt förslag till hur genomförandet i svensk rätt ska åstadkommas. Ett införande av Göta älv, Trollhätte kanal och Vänern i TEN-T-systemet bedöms enligt utredningen inte öka möjligheterna att få EU-bidrag till infrastrukturåtgärder i dessa vattenvägar. Det framhålls i

sammanhanget att en viktig skillnad i förhållande till de inre vattenvägarna på kontinenten är att Sveriges inre vattenvägar inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar, vilket innebär att delar av regelverket inte berör Sverige.

Regeringens arbete

Regeringen har aviserat sin avsikt att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar, och arbetet med införandet i svensk lagstiftning har påbörjats. Regeringen anger att processen med införandet är relativt omfattande och behöver delas upp i flera steg. En första proposition ska presenteras före halvårsskiftet 2013. Den ska behandla genomförandet av direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Regeringens ambition är att kunna påbörja certifieringen av inre vattenvägsfartyg och utrustning för sådana under 2014.

Motionerna

I motion 2012/13:T222 yrkande 1 framhåller Stina Bergström m.fl. (MP) att endast 7 procent av inrikes transporter i Sverige sker via vatten, vilket kan jämföras med övriga Europa där andelen ofta är fem gånger större. Överflyttning av gods från landtransporter till sjöfart ger flera fördelar, bl.a. minskade koldioxidutsläpp och säkrare vägar. Västsverige är i hög grad präglad av sjöfart, påpekas det i motionen. Utvecklingen har dock gått åt fel håll när det gäller godstransporter på Vänern. Representanter för rederi, hamnar och industrier runt om Vänern är positiva till mer transporter sjövägen förutsatt att Sverige införlivas i EU:s regelsystem för inre vattenvägar. Motionärerna yrkar att Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal bör införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.

I motion 2012/13:T248 yrkande 6 påpekar Siv Holma m.fl. (V) att inlandssjöfarten har potential att öka. Om transporter förs över från väg till vatten minskar utsläppen från vägtrafiken och slitaget på vägarna. Trafiksäkerheten påverkas också i positiv riktning av denna övergång. En övergång till sjöfart avlastar dessutom vägar och järnvägar och leder till bättre utnyttjande av hela infrastrukturen. Vänersjöfartens godsvolym har långsamt sjunkit sedan 1980-talet samtidigt som den totala godsvolymin till och från Vänerområdet har ökat. Det är viktigt att i sammanhanget beakta att Vänern och Mälaren är viktiga råvattentäkter. Ett hinder för utvecklingen av den inre sjöfarten är att Sveriges inre vattenvägar inte är införlivade i EU:s gemenskapslagstiftning om inre vattenvägar. Det innebär att fartygen i den inre sjöfarten måste uppfylla de omfattande krav som gäller för sjöfart på öppet hav. Det yrkas därför att den inre sjöfarten i Sverige ska införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.

I motion 2012/13:T318 anför Mikael Cederbratt och Hans Rothenberg (båda M) att transporter av gods i Västsverige belastar järnvägsnätet tungt. Ett ökat godsflöde i framtiden kan inte enbart mötas av viktiga kapacitetshöjningar på Västra stambanan. I stället är det naturligare att öka mängden gods som transporteras på Göta älv, anger motionärerna. Detta innebär dock behov av investeringar, bl.a. eftersom de befintliga slussarna i Göta älv kommer att vara uttjänta år 2030. Att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar i Sverige skulle innebära att Vänern klassas som inlandsfarvatten, vilket i sin tur skulle innebära att transporter kan ske via fartyg som inte uppfyller de omfattande krav som gäller för sjöfart på öppet hav. Det är emellertid inte helt enkelt att jämföra Vänern med den europeiska inlandsjöfarten, bl.a. på grund av att hårt väder kan skapa förhållanden som innebär problem för fartyg byggda för transport på inre vattenvägar. Dessutom är det inte ovanligt att fartyg som transporterar gods från hamnar i Vänern fortsätter ut på öppet hav till olika destinationer i Europa. Det yrkas att regeringen ska se över ett införande om EU:s regelverk om inre vattenvägar samt även i övrigt se över villkoren för inlandsjöfarten.

I motion 2012/13:T356 yrkandena 1 och 2 lyfter Anita Brodén m.fl. (FP) fram att utsläppen av växthusgaser måste minska radikalt för att klimatmålen ska kunna uppnås. Ur energisynpunkt är det bäst att transportera stora godsflöden via sjöfarten. Därför bör så mycket gods som möjligt flyttas över från landtransporter till sjöfarten. Det finns stora möjligheter att utveckla sjöfarten, såväl inrikes som i Sveriges närområde. En förutsättning är att infrastrukturen i form av vägar och järnvägar är kopplad till hamnarna för en effektiv intermodalitet. Inrikesjöfarten står för under 10 procent av godshanteringen i Sveriges hamnar. Ett stort hinder för utvecklandet av den inre sjöfarten är att EU:s regelverk om inre vattenvägar inte införts i Sverige. Detta bör ske, samtidigt som hänsyn måste tas till att sjösäkerheten inte får äventyras och till att de inre vattenvägarna, t.ex. Vänern och Mälaren, också är viktiga vattentäkter. Med anledning av detta yrkar motionärerna att åtgärder vidtas för att överföra godstrafik från vägar till sjöfart och att EU:s regelverk om inre vattenvägar införlivas i svensk lagstiftning.

I motion 2012/13:T413 betonar Annika Qarlssohn m.fl. (C) att Vänersjöfarten är viktig för regionen runt Vänern. Det är ett effektivt transportsätt som avlastar vägar och järnvägar, och stora mängder gods transporteras på farlederna. Även för turismen är Vänersjöfarten en viktig fråga. Till skillnad från andra godstransporter står sjöfarten själva för kostnaderna för underhåll av farlederna. Det yrkas i motionen att staten ska verka för en konkurrensneutral infrastruktur för alla transportslag, att omlastnings- och infrastrukturkapaciteten för de stora hamnarna runt Vänern ska stärkas samt att generellt bättre villkor ska tillförsäkras Vänersjöfarten.

I motion 2012/13:T462 framhåller Carina Ohlsson m.fl. (S) att sjöfarten är viktig för att minska utsläppen från vägtrafiken. Den bidrar också till minskat slitage på vägarna och är viktig ur regionalpolitisk synvinkel. Det har gjorts en del förbättringar i kanalen och vid slussarna i Trollhättan, men det återstår dock ett behov av ytterligare förbättringar. Motionärerna lyfter fram att Vänern och dess tillflöden och avrinningsområden är ett av Sveriges mest utsatta områden och att klimatförändringarna leder till ökade flöden till Vänern. Därför behövs det åtgärder, även om det är oklart vilka som är lämpliga, anger motionärerna. Även när det gäller sjösäkerhet, risker för oljeutsläpp och övergivna fartygsvrak finns det oklarheter rörande Vänerområdet. Även planerna på låga broar över Göta älv innebär ett hot mot Vänersjöfarten. Motionärerna lyfter fram att den s.k. Väneröverenskommelsen är en grogrund för fortsatt utveckling av Vänersjöfarten. Motionärerna yrkar att regeringen i infrastrukturplaneringen ska studera förutsättningarna för en utveckling av Vänersjöfarten.

I motion 2012/13:T477 yrkande 44 lyfter Anders Ygeman m.fl. (S) fram att inlandssjöfart och kustsjöfart är viktigt för att öka kapaciteten för gods-transporter. Motionärerna påpekar att möjligheterna att införa EU:s direktiv för inre vattenvägar i Sverige har studerats i en statlig utredning (SOU 2011:4). Motionärerna framhåller att det behövs en genomtänkt strategi för inlandssjöfart i Sverige där miljö, säkerhetsaspekter och arbetsvillkor beaktas och yrkar därför att en sådan strategi ska sammanställas och genomföras.

I motion 2012/13:T509 yrkande 13 påpekar Stina Bergström m.fl. (MP) att Sverige i dag inte har några vatten som definieras som inre vattenvägar och att EU:s regler för inre vattenvägar ställer hårdare miljökrav men mindre hårda krav på säkerhet. Ett införande av EU:s regelverk om inre vattenvägar skulle göra det möjligt för Sverige att ställa högre krav på fartygs koldioxidutsläpp. I ett första steg är det lämpligt att Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal införlivas i regelverket om inre vattenvägar, anger motionärerna och yrkar att Sverige ska definiera inre vatten som inre vattenvägar enligt EU:s regelverk.

Utskottets ställningstagande

Vid transporter av större godsvolymer utgör sjöfarten ett viktigt transportalternativ som bör användas i ökad utsträckning för att minska transportsektorns klimatpåverkan. En ökad andel sjöfart i de intermodala transportkedjorna skulle avlasta såväl järnvägen som vägarna och kunna möjliggöra ett mer kostnadseffektivt utnyttjande av vår samlade infrastruktur. Sjötransporter på sjöar och kanaler kan i detta sammanhang utgöra ett viktigt alternativ. Utskottet är därför positivt till att regeringen avser att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar. Enligt utskottets mening kan detta skapa nya förutsättningar för sjöfartsbranschen att utveckla såväl gods- som passagerartrafik på inre vattenvägar. Förhoppningsvis kan det nya regelverket

skapa förutsättningar för att utveckla en ny typ av transporter som alternativ till redan etablerade, vilket skulle kunna leda till att företag växer och nya företag skapas. Det är emellertid viktigt att arbetet påskyndas och att regeringen å det snaraste återkommer med konkreta åtgärder och förslag rörande införandet av regelverket. I ett första steg är det lämpligt att Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal införlivas i regelverket. Utskottet förutsätter att regeringen i detta sammanhang även noggrant tar hänsyn till att förhållandena på våra stora sjöar ur ett sjösäkerhetsperspektiv markant skiljer sig från kanalfarten på Europas inre vattenvägar, liksom att Vänern och Mälaren är råvattentäkter för en stor del av Sveriges befolkning. Det är också viktigt att i sammanhanget beakta tillflöden och avrinningsområden för Vänern samt sjösäkerhetsaspekter, risker för oljeutsläpp och problematiken med övergivna fartygsvrak.

I flera motioner understryks behovet av att rusta upp befintliga kanaler och slussar i syfte att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten. Utskottet vill med anledning av detta framhålla att frågan behandlas i betänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar (SOU 2011:4), där det framhålls att oavsett vilken lösning som väljs för förbättringar så måste den kunna utgöra ett kostnadseffektivt alternativ för marknaden om en förändring ska kunna bli framgångsrik på sikt. Utredaren pekar i betänkandet också på att bedömningen och avvägningen mellan olika infrastrukturåtgärder, liksom analysen av den samhällsekonomiska effektiviteten i valet av infrastruktursatsning, är en viktig uppgift för Trafikverket. Utskottet noterar i sammanhanget med tillfredsställelse att Vänersjöfarten identifierades bland de förslag till möjlig utveckling av trafiksystemet som Trafikverket redovisade i den s.k. Kapacitetsutredningen. Det är enligt utskottets mening angeläget att regeringen i den fortsatta infrastrukturplaneringen studerar förutsättningarna för en utveckling av Vänersjöfarten.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att flera av motionsförslagen härmed blir tillgodosedda. Därför avstyrks motionerna 2012/13:T222 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1, 2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 6, 2012/13:T318 av Mikael Cederbratt och Hans Rothenberg (båda M), 2012/13:T356 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkandena 1 och 2, 2012/13:T413 av Annika Qarlsson m.fl. (C), 2012/13:T462 av Carina Ohlsson m.fl. (S), 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 44 och 2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 13.

Krav för traditionsfartyg och fartyg som används inom charterverksamhet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade regler för traditionsfartyg och charterfartyg. Utskottet hänvisar till att Transportstyrelsen har infört nya regler för traditionsfartyg som underlättar för ideella organisationer att bedriva sin verksamhet.

Bakgrund

Begreppet traditionsfartyg

Traditionsfartyg är kulturhistoriskt värdefulla fartyg som är klassade av Transportstyrelsen efter samråd med Statens maritima museer. Klassningen har juridisk betydelse för fartygens rättigheter. Kraven för att ett fartyg ska klassas som traditionsfartyg är att

- traditionellt sjömanskap och traditionell teknik ligger till grund för fartygets framförande
- fartyget är av kulturhistoriskt värde eller är en kopia av ett kulturhistoriskt värdefullt fartyg eller att det är ett fartyg som har byggts på ett sådant sätt att traditionella färdigheter och traditionellt sjömanskap uppmuntras och främjas
- fartygsverksamheten inte har ett kommersiellt syfte.

För personal som enbart tjänstgör på traditionsfartyg får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om särskilda behörigheter. Sådana föreskrifter får inte strida mot någon internationell överenskommelse som Sverige har ingått.

Nya regler för traditionsfartyg

Regeringen gav i juni 2010 Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram ett förslag till nya regler för traditionsfartyg (dnr N2010/2345/TE m.fl.). Myndigheten överlämnade den 24 februari 2011 rapporten Redovisning av uppdrag avseende traditionsfartyg med förslag till förändringar för att underlätta för ideella organisationer att driva sin verksamhet, samtidigt som de grundläggande kraven på sjösäkerhet upprätthålls. Myndigheten föreslog bl.a. att regelverket för traditionsfartyg utformas så att fartyg med en bruttodräktighet understigande 70 eller med en längd under 24 meter omfattas av regelverket. Transportstyrelsen bedömde vidare att det fanns möjligheter att anpassa kraven för behörigheter för traditionsfartyg bättre till de behov som finns ombord på dessa fartyg. Transportstyrelsen föreslog således följande vad avser behörigheter:

- En ny utbildning som fartygsbefäl skapas, som är hälften så stor som tidigare och anpassad för de seglande fartygen.

- Det införs en ny styrmansbehörighet, där kravet på praktik för att erhålla behörighet som styrman blir 3 månader (och ytterligare 3 månader för befäl).
- Kravet på behörighet för däckmanskapet på traditionsfartyg med en bruttodräktighet under 70 eller med en längd under 24 meter tas bort. I stället ska befälhavaren ansvara för att personalen ombord har tillräcklig utbildning för att fullgöra uppgifter ombord.

De nya reglerna infördes den 1 maj 2012.

Motionerna

I motion 2012/13:T443 framhåller Gunnar Andrén m.fl. (FP) att det flytande svenska kulturarvet är viktigt ur många hänseenden, såväl historiskt som kulturellt, ekonomiskt och skönhetsmässigt. Motionärerna nämner flera fartyg som är intressanta ur ett kulturellt perspektiv, t.ex. Vasaskeppet och den nybyggda Ostindiefararen. Särskilt lyfter motionärerna fram S/S Blidösund som inte tillåts trafikera den yttre skärgården, vilket enligt motionärerna är en felaktig tolkning av EU-rätten. Att fartyget har rätt att endast ta ombord färre än 60 passagerare trots att det är byggt för 200 passagerare är inte rimligt. Det är fel att en överdriven hänsyn till säkerhetsaspekter hindrar fartyg från färd som de klarat utmärkt i över 100 år, anger motionärerna. Traditionsfartygen innebär viktiga utkomstmöjligheter för de boende i skärgården. Motionärerna yrkar att hänsyn i många avseenden ska tas till de svenska traditionsfartygens betydelse för Sverige som attraktiv turist- och sjöfartsnation (yrkande 1) samt att effekterna av den svenska tolkningen av EU-regler för säkerhetsbestämmelser för passagerartrafik ska granskas mot bakgrund av traditionsfartygens betydelse för Sverige som sjöfartsnation (yrkande 2).

I motion 2012/13:T299 anför Ola Johansson (C) att det i praktiken är omöjligt att bedriva uthyrning av fritidsbåtar med upp till ca 25 meters längd. Om en juridisk person vill chartra en båt för ett företagsevenemang eller en kundaktivitet betraktas båten av Transportstyrelsen som ett handelsfartyg. Detta innebär krav på certifikat och utbildning av skeppare på högskola. För privatpersoner däremot ställs inga krav på den som ska framföra båten trots att omständigheterna är mycket snarlika. Reglerna drabbar även turisttrafik med fartyg som till stor del ägs och drivs ideellt, påpekar motionären. Som exempel nämns ISA af Lygnern. För att kunna bedriva sin begränsade verksamhet riktad till allmänheten tvingas föreningen ta in skeppare med tre års erfarenhet av att framföra handelsfartyg. I övriga Europa tillämpas andra regler, Maritime and Coastguard Agency (MCA), vilka av Transportstyrelsen inte ansetts tillämpliga på svenska förhållanden. Detta har lett till en utflagging av charterbåtar. Motionären anför att det behövs en regeländring som innebär rimliga vill-

kor för charterverksamhet för fartyg med ett grosstonnage under 20. Detta kan ske inom den gällande lagstiftningen, alternativt bör en utredning tillsättas för en lagändring.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottet är traditionsfartygen en viktig del av Sverige sjöhistoriska kulturarv. Därför är det positivt att Transportstyrelsen har infört nya regler för traditionsfartyg som underlättar för ideella organisationer att bedriva sin verksamhet. Utskottet hyser tillförsikt att de nya reglerna ska innebära en betydande lättnad och leda till förbättringar när det gäller det sjöhistoriska kulturarvet.

När det gäller kraven för charterverksamhet för mindre fartyg hänvisar utskottet till vikten av en hög sjösäkerhet och den höga säkerhetsstandard som råder, och bör råda, i Sverige när det gäller sjösäkerhet. Utskottet vill lyfta fram den skillnad som råder mellan att privatpersoner på egen risk använder fritidsbåtar och att betalande kunder köper en tjänst i form av charterverksamhet. Enligt utskottet bör dessa betalande kunder ges rätt till samma höga säkerhetsstandard som råder i andra sammanhang.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motionerna 2012/13: T299 av Ola Johansson (C) och 2012/13:T443 av Gunnar André (FP) yrkande 1.

Lotsning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av lotsmarknaden. Utskottet framhåller att det finns skäl att överväga regler som utgår från en säkerhetsbedömning av riskerna ställda i relation till alla de faktorer som är av betydelse. Utskottet välkomnar därför regeringens avsikt att analysera förutsättningarna för lotsdispenser och öppensjölotsning.

Bakgrund

Regeringen har förklarat att den anser att ansvaret för lotsningen även i fortsättningen ska ligga på Sjöfartsverket men att den kommer att analysera förutsättningarna för lotsdispenser och öppensjölotsning. I betänkandet *Styra rätt!* (SOU 2008:53) föreslogs att dagens monopol bryts upp, vilket skulle innebära att det skapas en möjlighet för hamninnehavare att ansöka om att få bedriva lotsverksamhet. Beredningen av betänkandet har, enligt regeringen, visat att intresset för en sådan ordning är svagt. Regeringen anser att det nuvarande regelverket om lotsplikt beaktar alltför få faktorer

av betydelse. Det kan få till följd att en del riskmoment inte omfattas av skyldigheten att anlita lots samtidigt som det ur ett sjösäkerhetsperspektiv är motiverat i andra situationer.

Motionen

I motion 2012/13:T347 anför Staffan Anger (M) att lotskostnaderna för trafiken i Mälaren har ökat med 100 procent sedan 2000. Anledningarna är bl.a., anger motionären, att engelska inte accepteras som lotsspråk i Mälaren och att möjligheterna till dispens från lotsplikten är mycket begränsade. Motionären påpekar att fjärrstyrning skulle innebära att lotsar inte fysiskt behövs på alla fartyg. Dessutom skulle ökad konkurrens på lotsmarknaden kunna leda till att systemet effektiviserades. Det yrkas i motionen att Sjöfartsverkets monopolställning på lotsmarknaden ska ses över.

Utskottets ställningstagande

Det är viktigt att reglerna om lotsplikt tar hänsyn till alla de faktorer som är av betydelse. Det nuvarande regelverket innebär att vissa riskmoment inte omfattas av skyldigheten att anlita lots samtidigt som det ur ett sjösäkerhetsperspektiv är tveksamt att motivera lots i andra situationer. Detta utgör enligt utskottets mening skäl att överväga regler som utgår från en säkerhetsbedömning av riskerna ställda i relation till fartygets utrustning, kvalitet och bemanning. Farvattens svårighetsgrad varierar också, bl.a. på grund av trafiktäthet, farledens utmärkning och kvaliteten på sjömätningar. Utskottet välkomnar därför regeringens avsikt att analysera förutsättningarna för lotsdispenser och öppensjölotsning. Att lotsplikten görs mer riskbaserad kan uppmuntra till teknisk utveckling och modernare fartyg.

Utskottet konstaterar vidare att intresset för att bryta upp dagens monopolsituation för lotsning är svagt, vilket framkom under beredningen av betänkandet Styra rätt!

Utskottet ser således att motionärens önskemål delvis tillgodoses genom regeringens aviserade utredningar samt finner inte i övriga delar anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionen. Motion 2012/13:T347 av Staffan Anger (M) avstyrks därför.

Svävarfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om ändrade regler för svävarfart. Utskottet påpekar att den nuvarande regleringen av svävartrafiken sker i förordningsform, vilket gör det enklare att ändra och komplettera bestämmelserna om utvecklingen ger anledning till det. Utskottet förutsätter därmed att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder om det krävs.

Jämför reservation 3 (S).

Bakgrund

Gällande reglering

Användningen av svävare regleras i svävarfartsförordningen (1986:305). Av denna följer att tillstånd att använda svävare ges efter samråd med Transportstyrelsen och berörda kommuner av länsstyrelsen i det län där svävaren huvudsakligen ska användas. Vidare klargörs det att svävare som ska gå i yrkesmässig trafik inte får användas utan att svävaren har godkänts av Transportstyrelsen. Myndigheten ska härvid meddela säkerhetsföreskrifter och föreskrifter om besättningens storlek och personalens kvalifikationer.

Motionen

I motion 2012/13:T245 påpekar Jonas Gunnarsson (S) att det i dag i Sverige är ganska ovanligt med svävare men att det finns en stor potential att utöka svävarfarten. Svävaren kan färdas över vatten och is, även is som inte bär, och den har också en miljömässig fördel jämfört med båtar. Det behövs mycket mindre energi för framdrivning. Den största nackdelen är det buller som genereras. Med ny teknik har detta problem dock blivit avsevärt mindre. Dagens regelverk är utformat från gamla föreställningar om svävare. För att underlätta en utveckling där svävare används i högre utsträckning yrkar motionären att regelverket ändras så att det blir mer likt vad som gäller för båtar. Samtidigt betonar motionären att det är rimligt att högsta tillåtna bullernivåer för svävare fastställs samt att det införs begränsningar för områden där svävare inte får framföras.

Utskottets ställningstagande

Som det har redovisats ovan regleras svävartrafiken för närvarande i förordningsform. I en bakomliggande proposition (prop. 1985/86:85) framhölls att detta gör det enklare att ändra och komplettera bestämmelserna

om utvecklingen ger anledning till det. Utskottet är positivt till denna ordning och förutsätter att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder om det krävs. Motion 2012/13:T245 av Jonas Gunnarsson (S) avstyrks följaktligen.

Särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om infrastrukturåtgärder för Norrköpings hamn. Utskottet hänvisar till att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

Motionen

I motion 2012/13:T390 framför Billy Gustafsson (S) att godstransporterna fortsätter att öka och att vägtransporterna står för en stor del av ökningen. Av miljöskäl är det bra om fler transporter kan föras över till sjöfart eller järnväg. För att åstadkomma ett väl fungerande och miljövänligt transportsystem krävs, enligt motionären, en sammanhållen hamnpolitik för de hamnar som har en nyckelposition. Det bör därför pekas ut ett antal strategiska hamnar, och Sjöfartsverket bör ges ett ökat ansvar för farledsanslutningar till dessa hamnar. De utpekade hamnarna bör också ges särskild prioritering vid statliga infrastrukturinvesteringar. Motionären påpekar att Norrköpings hamn är en av landets största hamnar och att Trafikverket och näringslivet har pekat ut den som en av fyra betydelsefulla noder inom den nordiska triangeln. Det yrkas därför att Norrköpings hamn ska pekas ut som en av Sveriges strategiska hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering och infrastrukturinvesteringar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Principen är att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Statens ansvar omfattar således sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov. Även planeringssystemet på transportområdet är uppbyggt enligt denna rollfördelning. Det är riksdagen som, på grundval av en proposition, ska fatta beslut om inriktningen av infrastrukturinvesteringarna. Härfter vidtar en andra fas, den s.k. åtgärdsplaneringen, som inne-

bär ett omfattande arbete på såväl nationell som regional nivå. Det är regeringen som ska fastställa en nationell plan för transportsystemet samt ekonomiska ramar för länsplaner för regional infrastruktur för en viss angiven period. Riksdagen underrättas genom en skrivelse om regeringens fastställelsebeslut och bedömningar när det gäller åtgärderna.

Enligt utskottets mening innebär detta att frågan om vilka åtgärder som ska genomföras och när det ska ske främst bör bestämmas inom ramen för Trafikverkets och regionernas långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som regeringen och riksdagen fattar. Riksdagens uppgift är således normalt inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt.

Utskottet vill också påpeka att Trafikverket i Kapacitetsutredningen har föreslagit att de stråk och noder som pekats ut i det trafikslagsövergripande nätet bör vara vägledande för framtida prioriteringar i infrastruktur-satsningar. Regeringen har i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) ställt sig bakom detta förslag och samtidigt betonat att den allmänna utgångspunkten bör vara att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och bedrivs på ett miljöanpassat sätt. Riksdagen har ställt sig bakom denna bedömning (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Norrköpings hamn är en av de hamnar som pekas ut som varande av central betydelse.

Utskottet finner följaktligen skäl att avstyrka motion 2012/13:T390 av Billy Gustafsson m.fl. (S).

Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet. Utskottet understryker det angelägna i att det transportpolitiska målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt nås och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att antalet omkomna inom båtlivet minskade 2012. Vidare betonar utskottet att införande av eventuella krav måste föregås av en noggrann analys i syfte att säkerställa de vidtagna åtgärdernas lämplighet.

Jämför reservation 4 (S, MP, V).

Bakgrund

Sjösäkerhetsarbetet inom fritidsbåtlivet

Målet för säkerhet inom sjötransportområdet är preciserat i form av etappmålet att antalet omkomna fortlöpande ska minska och antalet allvarligt skadade ska halveras mellan 2007 och 2020 (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

Transportstyrelsen

Den tidigare Sjöfartsinspektionen, som ingick som en avdelning i Sjöfartsverket och vars verksamhet sedan den 1 januari 2009 ingår i Transportstyrelsen, var i huvudsak inriktad på handelssjöfarten. Transportstyrelsen har ett tydligare ansvar för båtlivet, dvs. för att bevaka även frågor som rör fritidsbåtar och trafiken med sådana. Ett exempel är den båtlivsundersökning som genomfördes 2009 och vars resultat är en utgångspunkt för myndighetens fortsatta arbete inom området.

Regeringen gav 2011 Transportstyrelsen i uppdrag att tillsammans med berörda myndigheter och organisationer ta fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade ska kunna minska i enlighet med regeringens mål för säkerhet inom fritidsbåttrafiken. Uppdraget redovisades för Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 29 februari 2012 i rapporten Strategi säkrare båtliv 2020. Myndigheten konstaterar i rapporten att antalet dödsolyckor inom fritidsbåtlivet har minskat kraftigt sedan 1970-talet, men att den nedåtgående trenden har planat ut under det senaste decenniet. Enligt Transportstyrelsens mening är det dock inte utrett vilka faktorer som har spelat störst roll när det gäller den nedåtgående trenden; myndigheten pekar på att det saknas statistiska data på området. Transportstyrelsen och de myndigheter och organisationer som har bidragit till strategin har enats om att åstadkomma en samlad satsning på ökad säkerhet. I denna satsning ingår att utreda och analysera olyckor och incidenter, att sammanställa en mer detaljerad och omfattande statistik än den som finns i dag och att utifrån analysresultaten sätta in lämpliga säkerhetshöjande åtgärder.

Transportstyrelsen rekommenderar också regeringen att på sikt ta initiativ till en utredning om var det är mest samhällsekonomiskt effektivt att lägga resurser för att minska antalet dödade och skadade inom transportsektorn. Det understryks samtidigt att en förutsättning för en sådan utredning är att det finns en bättre förståelse för orsakssambanden inom fritidsbåtso-lyckorna.

Sjösäkerhetsrådet

Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan myndigheter som sysslar med sjösäkerhet, fritids- och försäkringsbranschen samt fritidsbåt- och sportdykningens organisationer. Sjösäkerhetsrådets främsta uppgift är att genom att påverka beteenden och attityder inom båtlivet förbättra sjösäkerheten och informera om hur sjöolyckor kan och ska undvikas. Målsättningen är att antalet allvarliga olyckor och förolyckade kontinuerligt ska minska. Informationsarbetet förutsätter att rådet bevakar olycksstatistiken för fritidsbåt- och sportdykningens verksamheter och verkar för att vissa olyckor med fritidsbåtar blir utredda. De erfarenheter som dras av dessa verksamheter i kombination med de kunskaper som finns representerade inom Sjösäkerhetsrådet ska föras vidare.

Sjöräddningssällskapet

Sjöräddningssällskapet är en ideell förening som har som sin uppgift att rädda liv till sjöss. Föreningen arbetar med såväl sjöräddning som förebyggande arbete, forskning och utveckling. Föreningen har funnits i över 100 år och hela tiden haft uppdraget att rädda människor i sjönöd. I dag har föreningen 67 bemannade räddningsstationer längs Sveriges kust och i de stora sjöarna. Föreningen engagerar 1 800 frivilliga sjöräddare som 15 minuter efter ett larm är på väg ut ur hamnen. 25 av föreningens räddningsstationer har utrustats med miljöräddningssläp, och sjöräddare på alla räddningsstationer har utbildats i hur man begränsar olja i olika miljöer och situationer. Detta gör det möjligt för Sjöräddningssällskapet att aktivt delta i miljöarbetet i både sötvattens- och havsmiljö samt vara ett viktigt komplement till de andra miljövärdresurser som finns i landet, men som har mycket längre inställelsetid.

Omkomna inom fritidsbåtlivet

Under 2012 omkom 23 personer inom fritidsbåtlivet. Det är en ovanligt låg siffra, vilket möjligtvis har att göra med att sommaren 2012 var kall och regnig. En av de omkomna var kvinna, och de flesta omkomna var över 60 år. Vid 3 av olyckorna kan möjligen hjärtproblem ha spelat roll för olycksförloppet. 14 av de omkomna var ensamma i båten. 19–20 av de omkomna saknade flytväst, varav minst 8 troligen hade klarat sig om de använt flytväst. 16 personer omkom på insjöar och ingen omkom på öppet hav. 12 personer omkom i samband med spö- eller nätfiske. Endast 2–3 olyckor kan relateras till hög fart och då inga extrema farter utan troligen i spannet 15–20 knop.

Under tidigare år har olycksstatistiken sett ut enligt tabellen nedan.

Tabell 1 Antalet omkomna eller saknade inom fritidsbåtlivet 2002–2011

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Omkomna/saknade	46	39	32	34	35	35	43	34	29	41

Källa: Transportstyrelsen

Motionerna

Krav på flytväst

I motion 2012/13:T243 framhåller Christina Oskarsson (S) att antalet båtägare ökar. Likaså ökar antalet personer som paddlar kanot. Mindre båtar och kanoter syns dåligt; de är ofta målade i mörka färger och saknar lanternor eller reflexer. De är nästan omöjliga att upptäcka för snabbgående båtar – i synnerhet när det råder skymning. Motionären påpekar att merparten av de som drunknar i båtolucky skulle ha kunnat räddas om de använt flytväst. Därför yrkas i motionen att det ska bli obligatoriskt att använda flytväst med reflexer vid färd med fritidsbåt.

I motion 2012/13:T290 påpekar Hillevi Larsson (S) att åtta av tio personer som drunknat efter att ha fallit överbord skulle ha klarat sig om de använt flytväst. Svenska livräddningssällskapets undersökning från 2012 visar att fyra av tio vuxna aldrig använder flytväst. Många människor saknar vattenvana och har begränsade simkunskaper. Den typiska dödsolyckan sker när en man som är över 50 år fiskar i en lugn sjö. Överlevnadschanserna hade ökat betydligt för en sådan man om han hade använt flytväst. Motionären lyfter fram att flytvästar är billiga och enkla att köpa och att det även går att låna flytvästar gratis. Det yrkas att det ska bli obligatoriskt att varje båt, oavsett storlek, som befinner sig till sjöss, ska ha godkända flytvästar som räcker till alla passagerare ombord. Om barn medföljer ska det finnas barnanpassade flytvästar.

I motion 2012/13:T364 lyfter Carina Bråkenhielm (S) fram att många av de som omkommer genom drunkning har befunnit sig i fritidsbåtar utan att använda flytväst. Åtta av tio som drunknat har fallit överbord. Även om många svenskar är simkunniga är det vanligt att riskerna vid en olycka, som panik och snabb nedkylning, underskattas. Motionären framhåller att det är obligatoriskt att ha flytvästar i fritidsbåtar i Danmark, Norge och Finland. Flytvästen är en säkerhetsåtgärd som räddar liv till en låg kostnad. Därför yrkar motionären att en lag ska införas som gör innehav av flytväst obligatorisk i Sverige.

Hastigheter på sjön

I motion 2012/13:T267 lyfter Jan-Olof Larsson (S) fram att fritidsbåtanvändandet runt Sveriges kuster ökar för varje år. Fritidsbåtarna har även blivit större och snabbare samtidigt som det finns signaler på att kunskaperna har minskat hos många båtförare. Många framför sina båtar i sådan hastighet att mötande båtar riskerar att slå runt, vilket innebär att människor utsätts för stora risker. Dessutom passerar många tätt intill strandlinjen där det finns badplatser och områden som är viktiga för den biologiska mångfalden. Motionären yrkar att möjligheterna att införa en generell hastighetsbegränsning på 10 knop inomskärs eller en sjömil ut från fastlandet mellan den 1 juni och den 31 augusti varje år ska utredas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet fäster stor vikt vid frågor om sjösäkerhet och vill understryka det angelägna i att det transportpolitiska målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt nås och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte. Utskottet konstaterar i sammanhanget med tillfredsställelse att antalet omkomna inom båtlivet minskade 2012.

Utskottet anser att införande av eventuella nya krav måste föregås av en noggrann analys i syfte att säkerställa de vidtagna åtgärdernas lämplighet. I motionerna ställs yrkanden om krav på flytväst i fritidsbåtar och hastighetsbegränsningar till sjöss. Utskottet utesluter inte att dessa åtgärder

skulle kunna öka sjösäkerheten. Samtidigt är det, enligt utskottets mening, inte klarlagt om dessa åtgärder är de lämpligaste för att uppnå en bättre säkerhetsnivå.

Enligt utskottets mening behövs det, som Transportstyrelsen föreslår i rapporten Strategi säkrare båtliv 2020, en enad och samlad satsning på ökad säkerhet. Det behövs mer kunskap för att utreda vilka satsningar som leder till en förbättrad säkerhet. Det är viktigt att orsakssambanden inom fritidsbåtolyckorna klarläggs. Att införa krav utan att ha säkerställt att dessa skulle leda till att olyckor kan undvikas eller lindras innebär enligt utskottets mening en betungande börda för fritidsbåtlivet utan att med säkerhet generera positiva effekter i form av ökad säkerhet. Exempelvis skulle ett krav att inneha flytväst i fritidsbåtar inte nödvändigtvis innebära att de som riskerar att omkomma i drunkningsolyckor kommer att använda dessa. Däremot är utskottet av åsikten att informationsinsatser för att förmå bl.a. fritidsfiskare att bli medvetna om riskerna och i större utsträckning använda flytvästar är mycket angelägna.

Med hänvisning till det pågående arbete med att utreda och analysera orsakssambanden inom fritidsbåtlivet samt med hänvisning till den höga säkerhetsstandard som måste råda inom sjöfarten avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T243 av Christina Oskarsson (S), 2012/13:T267 av Jan-Olof Larsson (S), 2012/13:T290 av Hillevi Larsson (S) och 2012/13:T364 av Catharina Bråkenhielm (S).

Förarbevis för vattenskoter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förarbevis för vattenskoter. Utskottet betonar att det är viktigt att de åtgärder som vidtas för att öka sjösäkerheten är rätt utformade. Därför måste införandet av nya krav föregås av en noggrann analys i syfte att säkerställa de vidtagna åtgärdernas lämplighet.

Jämför reservation 5 (MP, V).

Motionen

I motion 2012/13:T365 påpekar Marie Nordén (S) att vattenskotrar är populära fordon under sommartid. Ett problem är att det sker allt fler olyckor på grund av vårdslöst framförande av vattenskotrar. Det är vanligt att vattenskotrarna framförs i hög hastighet i fartbegränsat område och att förarna är berusade. Motionären lyfter fram att förare av vattenskotrar inte behöver förarbevis utan att de har samma ansvar som de som t.ex. framför båtar. Det innebär att de måste respektera sjötrafikförordningens regler och visa hänsyn samt att de måste se till att ingen skada eller olägenhet uppkommer för människors hälsa eller miljön. Motionären framhåller att det

krävs förarbevis när man framför EU-moped eller skoter. För att öka säkerheten till sjöss yrkar motionären att även förare av vattenskotrar ska ha förarbevis.

Utskottets ställningstagande

Som utskottet betonat i avsnittet sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet är frågor om sjösäkerhet av stor betydelse. Det är dock, som utskottet påpekat ovan, viktigt att de åtgärder som vidtas för att öka sjösäkerheten är rätt utformade. Därför måste införandet av nya krav föregås av en noggrann analys i syfte att säkerställa de vidtagna åtgärdernas lämplighet.

En enad och samlad satsning på ökad säkerhet, som Transportstyrelsen föreslår i rapporten Strategi säkrare båtliv 2020, är ett viktigt steg för förbättrad sjösäkerhet. Genom att grundligt utreda vilka behov av åtgärder som behövs och vilka strategier som är lämpligast för att uppnå önskat resultat kan sjösäkerheten förbättras utan att skapa onödiga och kostsamma regleringar som innebär hinder inom fritidsbåtlivet.

Med hänvisning till det pågående arbetet med att utreda och analysera orsakssambanden inom fritidsbåtlivet avstyrker utskottet motion 2012/13: T365 av Marie Nordén (S).

Införande av ett fritidsbåtsregister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om införande av fritidsbåtsregister. Utskottet påpekar att det inte är klarlagt att kostnaderna med införandet och upprätthållandet av ett register överväger nyttan med det.

Jämför reservation 6 (S, MP, V).

Bakgrund

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen gjorde ett uttalande 1994/95 om ett fritidsbåtsregister (bet. 1994/95:TU12). Utskottet skrev då följande:

Regeringen bör överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhets- och ordningssynpunkt motiverar att det statliga fritidsbåtsregistret återinförs. I det sammanhanget bör regeringen även överväga hur samhällets kostnader för fritidsbåtstrafiken skall betalas. Självfallet bör regeringen vid sina överväganden beakta riksdagens beslut med anledning av motionsyrkandena om en båtskatt och om en obligatorisk ansvarsförsäkring för bl.a. ägare av fritidsbåtar. Resultatet av regeringens överväganden bör redovisas för riksdagen. Vad utskot-

tet nu anfört – och som innebär att syftet med samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga torde få anses tillgodosett – bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Härefter har utskottet behandlat motioner om fritidsbåtsregister under ett stort antal riksmöten. Vid det senaste tillfället, våren 2012, hänvisade utskottet till behandlingen våren 2011 då motionsförslag i ämnet hade avstyrkts och gjorde bedömningen att införande av ett fritidsbåtsregister inte var motiverat. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena.

Utredning av Naturvårdsverket

Regeringen gav i december 2009 (dnr M2009/4750/A m.fl.) Naturvårdsverket i uppdrag att föreslå ett system för omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar samt, utifrån Statskontorets förslag i rapporten rapport Vrak och ägarlösa båtar (2008:6), föreslå ett system för att spåra ägare samt forsla bort och eventuellt skrota övergivna nedskräpande fritidsbåtar.

Naturvårdsverket presenterade sedermera i juni 2011 rapporten Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar (NV-01515-10). I rapporten lämnas bl.a. förslag om att införa ett producentansvarssystem för fritidsbåtar, om ett obligatoriskt fritidsbåtsregister för alla fritidsbåtar som inte är registrerade i något annat register med motsvarande spåringsmöjlighet och om att ändra reglerna för att ge kommunerna bättre möjligheter att omhänderta fartygsvrak.

Regeringens behandling av riksdagens tillkännagivande

I budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) besvarade regeringen utskottets tillkännagivande från riksmötet 1994/95 och angav att fördelarna med ett register för fritidsbåtar inte är tillräckligt stora. Regeringen påminde om att Sjöfartsverket på regeringens uppdrag 2003 utredde frågan om ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister och att remissinstanserna överlag var kritiska till Sjöfartsverkets rapport. Regeringen redovisade därför som sin bedömning i budgetpropositionen att det för närvarande inte är motiverat att återinföra ett sådant register.

Motionen

I motion 2012/13: MJ278 yrkande 8 påpekar Tina Ehn och Mats Pertoft (båda MP) att Naturvårdsverket 2011 förespråkade ett register för fritidsbåtsverksamhet. Enligt motionärerna finns flera anledningar till att ett sådant register ska upprättas, bl.a. skulle det blir lättare att förhindra dumpning av gamla båtar. Det skulle också underlätta vid försäljning av båtar samt vid stölder. Därför efterlyser motionärerna en utredning för att granska förutsättningarna för att inrätta ett fritidsbåtsregister.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis påminner utskottet om att frågan har behandlats många gånger tidigare och att utskottet under flera på varandra följande år valt att avstyrka motionsförslag om register för fritidsbåtar. Utskottet gör ingen annan bedömning än vad som är gjorts tidigare. Enligt utskottets mening är det inte klarlagt att kostnaderna med införandet och upprätthållandet av ett register överväger nyttan med det och finner inte att det är motiverat med ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister. Mot bakgrund av detta avstyrks motion 2012/13:MJ278 av Tina Ehn och Mats Pertoft (båda MP) yrkande 8.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Förutsättningar för svensk sjöfart, punkt 2 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 7 och 2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9 och avslår motion 2012/13:T410 av Annelie Enochson (KD) yrkandena 2 i denna del och 3.

Ställningstagande

Sverige är ett exportberoende land där sjöfarten transporterar 90 procent av allt gods som importeras och exporteras. En välfungerande sjöfart är därför av stor vikt för hela samhället. Vi vill ha en handelsflotta som är ekologiskt hållbar med en stor andel svenskflaggade handelsfartyg där goda arbetsförhållanden råder. Vi vill framhålla det positiva i att ett omfattande utredningsarbete gjorts för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Samtidigt vill vi framhålla att vi förväntar oss fler konkreta lagförslag på förbättringar i stället för allmänna skrivningar i en sjöfartsstrategi.

Det är mycket viktigt, anser vi, att en ökad förmåga att konkurrera på den globala marknaden inte sker på bekostnad av lönesänkningar eller social dumpning på svenska fartyg. En betydelsefull fråga i sammanhanget är därför att regeringen håller fast vid beslutet att inte införa ett internationellt fartygsregister, då ett sådant skulle leda till problem för arbets- och förhandlingsrätten. Det är vidare av stor vikt att regeringen vid det fortsatta arbetet med förbättrad konkurrenskraft inte tillåter en urholkning av arbetsrätten att vara avgörande för rederiernas önskan att kvarstanna i Sverige.

Sjöfarten är en viktig del av lösningen på våra klimatproblem. Då gods transporteras i låga hastigheter till sjöss blir klimatpåverkan liten. Sveriges drygt 50 hamnar och vattenvägar har stor potential att avlasta vägnätet och

därmed minska klimatpåverkan. Vi vill framhålla att strategiska hamnar och godsnoder är viktiga för att öka sjöfartens effektivitet och konkurrensförmåga. Därför bör dessa prioriteras vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag vid fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar. Vi beklagar att regeringen hittills har valt att inte peka ut strategiska hamnar och godsnoder. Därför vill vi att regeringen snarast möjligt ska peka ut sådana hamnar och godsnoder för att på så sätt främja en välfungerande svensk handelsflotta.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

2. Allmänna miljöfrågor, punkt 3 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2012/13:T222 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,
 2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 3–5,
 2012/13:T370 av Christer Engelhardt (S),
 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 45,
 2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 6, 8, 12, 14 och 15,
 2012/13:MJ278 av Tina Ehn och Mats Pertoft (båda MP) yrkande 7 och
 2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 38 i denna del och avslår motionerna
 2012/13:T274 av Gustaf Hoffstedt (M) och
 2012/13:T411 av Anita Brodén (FP) yrkande 2.

Ställningstagande

Sjöfarten är mycket betydelsefull för ett exportland som Sverige. Vi anser att det är viktigt att värna om den svenska kvalitetssjöfarten. Tack vare ett ökat fokus på internationell nivå för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan har sjöfarten möjlighet att utvecklas till ett betydligt mer hållbart transportslag.

Sjöfarten är av stor betydelse för den nödvändiga klimatomställningen. Sjöfarten är det mest energieffektiva trafikslaget. Därtill kommer att underhållskostnaderna är låga och trafiksäkerheten är hög. Det finns emellertid ett flertal miljöproblem förknippade med sjöfarten. Alltför låga krav har gjort sjöfarten mindre miljöanpassad än vad den skulle kunna vara. Sjöfar-

ten har stor potential att ta över en del av det gods som i dag transporteras via vägtransporter. Det förutsätter emellertid att sjöfarten minskar sina miljö- och hälsopåverkande utsläpp. Ett antal åtgärder skulle kunna vidtas för att främja sjöfartens goda miljöpotential. Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att överföra gods från väg till sjöfart är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Det är inte tillfredställande att utsläppen från fartyg ökar medan utsläppen på land minskar. Vi anser att det krävs att den miljöfarliga bunkeroljan byts ut mot förnybara drivmedel, t.ex. biogas, för att sjöfarten ska bli långsiktigt hållbar. Sjöfarten har av tradition använt olika typer av oljor som bränsle eftersom det inte funnits något rimligt alternativ. Såväl för vattenkvaliteten som för djur- och växtlivet och klimatet att snabbt byta ut bunkeroljan till förnybara drivmedel. För att klara av detta behöver mer forskning satsas på detta område. Vi vill lyfta fram att Norge sedan några år använder LNG som bränsle för den kustnära sjöfarten. Användning av LNG innebär betydligt lägre utsläpp av koldioxid, svavel och kväve m.m. Det krävs dock kostsamma investeringar för LNG-drift av fartyg. I dag saknas ett svenskt regelverk på området. För att påskynda utvecklingen av användandet av LNG inom passagerartrafiken behövs ett stabilt och långsiktigt svenskt regelverk som tar hänsyn till de långa tidsperioder som fartyget ska vara i drift.

Vi vill också särskilt peka på frågan om utsläpp av svaveloxider, kväveoxider och partiklar. Vi anser att Sverige, tillsammans med andra länder, bör driva frågan att svavelkontrollområdena i Östersjön och Nordsjön även ska utgöra kontrollområden för kväveoxider och för partiklar. Sverige bör också driva frågan att hela Europa ska bli utsläppskontrollområde för svaveloxider, kväveoxider och partiklar. Med renare dieselbränslen finns möjligheter att utrusta fartygen med partikelfilter. Det är i sammanhanget även viktigt att beakta att sotpartiklar är en kortlivad klimatpåverkande luftförorening och att det är särskilt viktigt att minska partikelutsläpp på nordliga breddgrader. År 2020 förväntas sjöfarten svara för mer än 50 procent av svavel- och kväveutsläppen i Europa. Denna utveckling måste stävjas, anser vi. Det finns anledning att utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden. Det finns t.ex. i dag inga krav på katalysator för att minska kväveutsläppen trots att det finns beprövad teknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen. För att förbättra miljö kvaliteten inom sjöfarten måste omställningen till förnybara drivmedel omfatta sjöfarten.

Vi vill också framhålla den skatt på kväveoxidutsläpp som finns i Norge som ett gott exempel. Fartyg och rederier kan där få en nedsättning av skatten om de går med i en kväveoxidfond och samtidigt vidtar åtgärder för att minska sina utsläpp av kväveoxider. Fonden används för att delfinansiera olika typer av kväveoxidåtgärder i branschen och har lett till utsläppsminskningar på totalt 12 000 ton. Det har således varit en stor framgång och modellen skulle enligt vår mening även vara tillämpbar på svenska vatten.

Ett flertal viktiga initiativ har tagits på internationell nivå. Vi ser t.ex. mycket positivt på den energiklassning av fartyg som IMO börjat arbeta med. Det behövs dock ett fortsatt intensivt arbete på internationell nivå för att sjöfarten ska uppnå den goda miljö kvaliteten som den har potential att ha.

För att uppnå det vi har anfört ovan vill vi att regeringen ska stimulera omställningen till förnybara drivmedel med forskning och regleringar. Vi anser också att Sverige bör intensifiera sitt arbete i internationella forum för att reducera utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt att Sverige ska agera för att inom PSSA-klassade områden införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar dessa områden. Vi anser också att Sverige ska arbeta för att sjöfarten tas in i någon form av utsläppshandel, antingen på global nivå inom IMO eller på EU-nivå och att Sverige ska arbeta för en internationell överenskommelse där sjöfarten bär sina egna miljö kostnader. Vi vill att Sverige ska ta fram ett stabilt och långsiktigt regelverk för att främja övergången till användning av LNG för drift av fartyg.

Undermåliga fartyg i kombination med otillräckligt underhåll ökar risken för olyckor och oljeutsläpp. Det är mycket bra att fartyg med enkelskrov inte längre får segla inom EU och att de ska vara internationellt utfasade till år 2015. Vi anser dock att regelverket behöver stärkas på en rad områden.

Vi vill vidare lyfta fram de stora miljövinster som kan göras genom att sänka hastigheterna inom sjöfarten. En sänkning av hastigheten med 10 procent i en fartygsflotta kan ge en minskning av koldioxidutsläppen med 19 procent, och en sänkning med 25 procent kan ge en minskning av koldioxidutsläppen med 58 procent. Utsläppsminskningarna av kväve- och svaveloxider är i samma storleksordning. Hastighetsminskningar är en snabb åtgärd med låga kostnader för rederierna. För transportköparna är det ofta inte viktigt med snabba transporter, utan det viktiga är att godset levereras i tid. I dag regleras inte hastigheter inom sjöfarten, det finns dock flera möjligheter att göra det t.ex. genom överenskommelser på global nivå, inom Arktis, inom EU eller nationellt. Vi vill att Sverige på olika plan ska driva frågan om lägre hastigheter och bättre ruttplanering inom sjöfarten.

Farledsavgifterna i dag är differentierade med avseende på utsläpp av svaveloxider och kväveoxider. I och med genomförandet av EU:s direktiv om svaveloxider blir differentieringen avseende svaveloxider inte lika viktig. Däremot anser vi att det är dags att differentiera farledsavgifterna utifrån koldioxidutsläpp. Detta har såväl klimatberedningen (SOU 2008:24) som Trafikverket föreslagit, och vi anser att det är en viktig del av de åtgärder som behöver vidtas för att minska koldioxidutsläppen. Därför vill vi att farledsavgifterna ska differentieras utifrån koldioxidutsläpp.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

3. Svävarfart, punkt 8 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T245 av Jonas Gunnarsson (S).

Ställningstagande

Svävarfarten har stor potential att bli vanligare i Sverige. Förutom den stora fördelen att kunna färdas över både vatten och is har svävare också en stor miljömässig fördel jämfört med båtar då det behövs avsevärt mindre energi för framdrivning. Med nyare maskiner och modernare teknik har dessutom svävarens tidigare nackdel med relativt mycket buller förändrats.

Enligt vår mening försvåras svävarfartens utveckling av dagens byråkratiska reglering som bygger på en föråldrad syn på svävare. Regleringen bygger bl.a. på att länsstyrelserna ska lämna tämligen detaljerade tillstånd för var och när svävare får framföras, en ordning som varit oförändrad sedan svävarfartsförordningen (1986:305) trädde i kraft i juli 1986. För att underlätta för en mer utbredd svävarfart, t.ex. för att möta nya behov av sjötransporter vintertid som uppstår när allt fler sjöförlagda vindkraftparker anläggs, bör lagstiftningen som styr regelverket för svävarfart bli mer generell, likt den som reglerar framförandet av båtar. I sammanhanget anser vi dock att det är rimligt att fastställa högsta tillåtna bullernivåer för nya svävare liksom eventuella begränsningar för områden där svävare inte får framföras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

4. Sjösäkerhet inom fritidsbåtslivet, punkt 10 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2012/13:T290 av Hillevi Larsson (S) och
 2012/13:T364 av Catharina Bråkenhielm (S) samt
 avslår motionerna
 2012/13:T243 av Christina Oskarsson (S) och
 2012/13:T267 av Jan-Olof Larsson (S).

Ställningstagande

Den tidigare nedåtgående trenden för antalet dödsolyckor inom fritidsbåtlivet har planat ut under det senaste decenniet. Hittills under 2000-talet har i genomsnitt ca 37 personer omkommit per år; 2011 uppgick antalet till 41. Detta är inte tillfredsställande. Åtgärder behöver vidtas för att ytterligare minska antalet omkomna inom fritidsbåttrafiken, vilket också är vad vi föresatt oss genom det etappmål inom sjötransportområdet som beslutades 2009 (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

Många av dem som omkommit i olyckor med fritidsbåtar har inte använt flytväst. Svenska Livräddningssällskapet framhåller att fler än 30 liv hade kunnat sparas 2011 med en obligatorisk användning av flythjälpmedel. För de senaste 10 åren uppgår motsvarande siffra till ca 240 människor. Det är därför angeläget att flytväst användningen blir bättre. I våra grannländer Norge, Danmark och Finland är det obligatoriskt att ha flytväst i fritidsbåtar. Vi anser att en sådan lagstiftning borde kunna införas även i Sverige.

Flytvästar räddar inte bara liv om man har hamnat i vattnet, utan de är också viktiga för att kunna varna snabbgående båtar för mindre båtar och kanotister i farleden. Under sommartid är båttrafiken livlig på våra sjöar och utefter kusterna, med tusentals människor som åker motorbåt, seglar, ror eller paddlar i vattendragen. Ofta syns dock de mindre roddbåtarna och kanoterna dåligt på vattnet eftersom de är målade i mörk färg eller saknar lanternor eller reflexer. Med hjälp av flytvästar som är väl synliga skulle fritidsbåtarnas synbarhet öka markant. En förbättrad synbarhet skulle dessutom vara av stor betydelse för räddningsarbetet till sjöss.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

5. Förarbevis för vattenskoter, punkt 11 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2012/13:T365 av Marie Nordén (S).

Ställningstagande

Vattenskotrar är populära fordon under sommartid. Förare av vattenskotrar behöver inget förarbevis utan har samma ansvar som alla andra som framför t.ex. båtar på sjön. Det innebär bl.a. att man måste respektera sjötrafikförordningens regler och visa hänsyn. Man måste också se till att ingen skada eller olägenhet uppstår på miljön eller på människors hälsa.

Vi oroas av att det sker allt fler olyckor på grund av vårdslös körning. Det är vanligt att vattenskotrar körs i hög hastighet i ett fartbegränsat område, förare av vattenskotrar är ofta berusade och det förekommer att vattenskotrar krockar med varandra. I Stockholm störs dessutom kryssningstrafiken av vattenskotrar som åker framför fartyg.

Enligt vår mening visar detta på stor omognad hos förarna. På land krävs det förarbevis när man kör EU-moped eller skoter. För att öka säkerheten till sjöss borde därför även förare av vattenskotrar ha förarbevis.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

6. Införande av ett fritidsbåtsregister, punkt 12 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2012/13:MJ278 av Tina Ehn och Mats Pertoft (båda MP) yrkande 8.

Ställningstagande

Det obligatoriska båtregister som tidigare fanns avskaffades av den borgerliga regering som tillträdde i början av 1990-talet. Enligt vår uppfattning är det angeläget att återinföra ett sådant båtregister.

Flera skäl talar för detta. Först och främst skulle sjösäkerheten öka. Ett register skulle underlätta vid såväl inträffade olyckor och tillbud som vid förebyggande sjösäkerhetsarbete. Genom registrering, med tydligt registreringsnummer, skapas också förutsättningar för en säker identifiering av fritidsbåtar, vilket underlättar övervakningen. Systemet skulle samtidigt försvåra smitning från en olycksplats. Även vid stöld och annan brottslighet skulle ett obligatoriskt båtregister vara till stor nytta. Polisen och Kustbevakningen skulle lättare kunna identifiera stulna båtar och därmed klara upp det ständigt ökande antalet båtstölder. I dag är det svårt att finna

ägarna till de båtar som påträffas och som saknar någon form av märkning. Uppklaringsprocenten är flerfaldigt mycket högre för stulna bilar än för stulna båtar.

Frågan om återinförande av ett obligatoriskt båtregister har utretts, och flera tunga remissinstanser är positiva till att ett sådant system återinförs eftersom det kan underlätta arbetet för många intressenter. De kontakter som vi har haft med Svenska Sjöräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen och tullen har bekräftat detta. Registret kan enligt vår mening vara självfinansierande genom att båtägarna får betala en mindre avgift när de registrerar sig.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

Särskilda yttranden

1. Överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet, punkt 1 (MP)

Stina Bergström (MP) anför:

Jag anser att det är viktigt att åtgärder vidtas för att stärka sjöfartsnäringsens konkurrenskraft, och jag ställer mig inte avvisande till regeringens proposition om överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet.

Jag vill emellertid i sammanhanget understryka vikten av att de krav som ställs på rederierna och fartygen inom sjöfartsskyddet under inga omständigheter får omfatta krav på att inneha beväpnade vakter ombord. Det är viktigt att de båda systemen, dvs. en eventuell möjlighet att inneha beväpnade vakter samt nationella och internationella krav på uppfyllda säkerhetsåtgärder, även fortsättningsvis utgör parallella system inom sjöfartsskyddet utan koppling till varandra.

2. Regler om svavelhalter, punkt 4 (M, FP, C, KD)

Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD) och Lotta Finstorp (M) anför:

IMO:s beslut om skärpta krav på utsläpp av fartygsbränsle innebär ett mycket viktigt steg mot att minska sjöfartens utsläpp och kommer att leda till miljö- och hälsovinster, särskilt för de områden som är s.k. SECA-områden. Det internationella arbetet mot minskad miljöbelastning i form av restriktioner för svavelutsläpp påbörjades under den dåvarande regeringen 2004 när Östersjön klassades som ett särskilt känsligt område, vilket lade grunden för de olika restriktionsområden för svavelutsläpp som finns i dag. Därefter röstade Sverige 2008 inom IMO för att fortsätta det påbörjade arbetet med svavelrestriktioner som Sverige under fyra års tid hade drivit. Detta ledde sedermera till regleringar på EU-nivå och nationell nivå.

Även om vi anser att regeringen har vidtagit ett flertal viktiga åtgärder för att främja bränslen med låg svavelhalt och kostnadseffektiva metoder för avgasrening avstår vi från att reservera oss eftersom vi mot bakgrund av frågans vikt anser att det finns utrymme för ytterligare initiativ på området. Vi påminner dock om att regeringen har satsat 35 miljoner kronor på forskning inom sjöfarten. Medlen ska bl.a. gå till att finna miljövänliga drivmedel. Regeringen har bl.a. också ställt sig bakom ett antal TEN-T-projekt rörande LNG, metanol och installation av s.k. skrubbers. Regeringen gav också den 11 april 2013 Trafikanalys i uppdrag att i nära dialog med Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen göra en bedömning av konsekvenserna, på kort och längre sikt av svaveldirektivet.

Vi förutsätter att de ytterligare initiativen genomförs med beaktande av gällande budgetramverk där bl.a. varje ny utgift för staten alltid föregås av en grundlig beredning av regeringen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2012/13:110 Överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfarten:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012

2012/13:T222 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal bör införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omställningen till förnybara drivmedel också ska omfatta sjöfarten.

2012/13:T243 av Christina Oskarsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av krav på obligatorisk flytväst med reflexer vid färd med fritidsbåt.

2012/13:T245 av Jonas Gunnarsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förändrade och förenklade regler för användande av svävare.

2012/13:T248 av Siv Holma m.fl. (V):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska stimulera omställningen till förnybara drivmedel med forskning och regleringar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige måste intensifiera sitt arbete i internationella forum för att reducera utsläpp av olja och andra farliga ämnen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska agera för att inom PSSA-klasade områden införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera dessa områden.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införliva den inre sjöfarten i EU:s gemenskapslagstiftning om inre vattenvägar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den svenska sjöfarten ska kunna konkurrera på den globala marknaden utan att tvingas till lönesänkning eller social dumping.

2012/13:T267 av Jan-Olof Larsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hastighetsbegränsning utefter Sveriges kuster.

2012/13:T274 av Gustaf Hoffstedt (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fartygsrutter och oljeutsläpp i Östersjön.

2012/13:T290 av Hillevi Larsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska finnas godkända flytvästar ombord till alla passagerare på båtar till sjöss.

2012/13:T295 av Hans Backman (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att initiativ bör tas till att det ursprungliga IMO-beslutet mildras eller förskjuts i tid.

2012/13:T299 av Ola Johansson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att skapa rimliga villkor för föreningsdriven passagerartrafik och båtcharterverksamhet i Sverige.

2012/13:T318 av Mikael Cederbratt och Hans Rothenberg (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om villkoren för sjötrafiken på Göta älv och Vänern.

2012/13:T347 av Staffan Anger (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sjöfartsverkets monopolställning på lotsmarknaden.

2012/13:T356 av Anita Brodén m.fl. (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att överföra godstrafik från vägar till båtar.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Väneren och Mälaren bör införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.

2012/13:T362 av Hans Hoff och Sven-Erik Bucht (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att med EU-kommissionen omförhandla de skärpta kraven på Sverige som införs 2015 när det gäller svavel.

2012/13:T364 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på flytväst i fritidsbåtar.

2012/13:T365 av Marie Nordén (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett körkort för förare av vattenskoter.

2012/13:T370 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av regelverk för LNG i passagerartrafiken inom sjöfarten.

2012/13:T390 av Billy Gustafsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Norrköpings hamn bör pekas ut som en av Sveriges strategiska hamnar där staten för sjöfarten tar ett ökat ansvar för planering och finansiering av infrastrukturinvesteringar.

2012/13:T410 av Annelie Enochson (KD):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för ett införande av ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS) samt att se över sjöfartsstödets utformning.
I denna del (i betänkandet behandlas den del som rör införandet av SIS).
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en svensk maritim strategi och en vision för sjöfartsnäringen.

2012/13:T411 av Anita Brodén (FP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förlägga en övervakningscentral för Östersjöns sjöfart till Gotland.

*2012/13:T413 av Annika Qarlsso*n m.fl. (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av bättre förutsättningar för Vänersjöfarten.

2012/13:T415 av Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att svaveldirektivet måste omarbetas från grunden där man tar en rimlig hänsyn till svenska företags unika förutsättningar och landets välstånd.

2012/13:T443 av Gunnar Andrén (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de svenska traditionsfartygens och k-märkta fartygens vikt för bilden av Sverige som attraktiv turist- och sjöfartsnation.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att analysera effekterna av det svenska tolkningsbeslutet av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt traditionsfartyg har för turism och den oerhört viktiga bilden av Sverige som sjöfartsnation.

2012/13:T462 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av Vänersjöfarten.

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S):

44. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en genomtänkt strategi för inlandssjöfart i Sverige.
45. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska sjöfartens klimatpåverkan.
46. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om IMO:s svavelregler för sjöfarten.

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda en NO_x-fond enligt norsk modell.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att differentiera farledsavgifterna även utifrån koldioxid.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera strategiska hamnar och godsnoder.

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur Sverige på olika plan kan driva på frågan med lägre hastigheter och bättre ruttplanering inom sjöfarten.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa inre vattenvägar enligt EU:s definition.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör driva frågan om att utöka Östersjöns och Nordsjöns svavelkontrollområden till att även innefatta kväve och partiklar.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör vara pådrivande för att hela Europas vatten ska bli utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar.

2012/13:MJ278 av Tina Ehn och Mats Pertoft (båda MP):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utveckla alternativ till båtägande samt bättre utnyttjande av båtplatser.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet att inrätta ett fritidsbåtsregister.

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):

38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör arbeta för en internationell överenskommelse som innebär att sjöfarten och flyget bär sina miljökostnader.
I denna del (i betänkandet behandlas den del som rör sjöfarten).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen
(2004:487) om sjöfartsskydd

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd ska införas två nya paragrafer, 21 a och 21 b §§, samt närmast före 21 a § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse****Erkännande av organisation och överlåtelse av tillsynsuppgifter****21 a §*

Transportstyrelsen får erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller de ytterligare krav som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av 21 b § att

1. granska och godkänna skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004, eller

2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.

Ett beslut om överlåtelse får förenas med ytterligare villkor för utförande av uppgifterna.

21 b §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de ytterligare krav som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation ska uppfylla för att få utföra uppgifter enligt 21 a §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.