



En svensk strategi för hållbar utveckling

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet har berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över skrivelse 2003/04:129 om En svensk strategi för hållbar utveckling samt följdmotioner och motioner från allmänna motionstiderna 2002 och 2003 i de delar som berör utskottets beredningsområde. Trafikutskottet, som fokuserar på den miljömässiga dimensionen i begreppet hållbar utveckling, yttrar sig över

dels följande områden i skrivelsen

- Framtidens miljö, avsnittet Havet,
- Begränsa klimatförändringarna,
- Utveckling av ett hållbart samhällsbyggande, avsnitten Transportsystem och infrastruktur samt Ny informationsteknik,

dels följande motionsyrkanden

- 2003/04: MJ63 (kd) yrkandena 17–19
- 2003/04: MJ65 (m) yrkande 4
- 2003/04: MJ66 (fp) yrkande 9.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

Inledningsvis anger regeringen att hållbar utveckling är ett övergripande mål för dess arbete på alla politikområden. I skrivelsen redovisas en revidering av den nationella strategin för hållbar utveckling som presenterades 2002. Strategin omfattar alla tre dimensioner av hållbar utveckling, nämligen ekonomiska, sociala och miljömässiga, och den innehåller en vision för hållbar utveckling i ett längre tidsperspektiv. Vidare är strategin baserad på tre utgångspunkter. Den första är att hållbar utveckling i Sverige endast kan uppnås inom ramen för globalt och regionalt samarbete. Den andra är att hållbar utveckling måste integreras i alla politikområden. Den tredje utgångspunkten är att ytterligare nationella insatser krävs för att man långsiktigt skall kunna värna om de kritiska resurser som utgör basen för hållbar utveckling.

Regeringen påminner om att hållbar utveckling sedan världstoppmötet i Johannesburg år 2002 är en överordnad princip för FN:s arbete. Utifrån bl.a. slutsatserna från toppmötet redovisar regeringen sina prioriteringar inom internationella processer och strategier för hållbar utveckling. Vidare beskrivs det nationella arbetet övergripande ur ett aktörs- och ansvarsperspektiv.

I skrivelsen lämnas också en redogörelse för fyra strategiska framtidsfrågor, som kommer att stå i fokus för regeringens politik för hållbar utveckling under mandatperioden. Dessa är:

- Miljödriven tillväxt och välfärd
- En god hälsa – framtidens viktigaste resurs
- En samlad politik för hållbart samhällsbyggande
- Barn- och ungdomspolitik för ett åldrande samhälle

Målen för åtta kärnområden redovisas liksom vidtagna, pågående och nya åtgärder. En redogörelse lämnas också för arbetet med dels vissa styrmedel och verktyg för hållbar utveckling, dels planerna för uppföljning och revidering av strategin.

Transportsystem och infrastruktur

Skrivelsen

Enligt regeringens bedömning fortsätter utvecklandet av ekonomiska styrmedel för att främja användningen av miljöanpassade fordon, fartyg, flygplan och drivmedel. Stora satsningar görs också i väg- och järnvägsnätet för en hållbar tillväxt.

För att åskådliggöra denna bedömning lämnar regeringen en redogörelse för vidtagna, pågående och nya åtgärder.

Utbyggnad av infrastrukturen

Riksdagen beslutade med anledning av propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) 100 miljarder kronor för investeringar i järnvägar, 39 miljarder kronor på det nationella stamvägnätet och 30 miljarder kronor för regional transportinfrastruktur. Vägverket, Banverket och länen redovisade i augusti 2003 sina förslag till långsiktplaner för transportinfrastrukturen. Regeringen har granskat och utvärderat förslagen, fastställt de nationella planerna och beslutat om definitiva ramar till länsplanerna.

Våren 2004 tog riksdagen ställning till bl.a. regeringens förslag i propositionen Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95, bet. 2003/04:TU10, rskr. 2003/04:266 och 2003/04:267). Utskottet ansåg att regeringens förslag till utökade ramar för väg- och järnvägsinvesteringar med 9,3 miljarder kronor till sammanlagt 149,8 miljarder kronor för perioden 2004–2015 skulle möjliggöra en kraftfull modernisering

och utveckling av de svenska väg- och järnvägsnäten. Utskottet såg med tillfredsställelse på att uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar prioriteras under perioden. De av regeringen fastställda långsiktplanerna och strategierna för perioden 2004–2015 som omfattar totalt 381,5 miljarder kronor utgick enligt utskottets bedömning ifrån en god avvägning mellan olika typer av åtgärder, de transportpolitiska delmålen och samhällsekonomiska bedömningar.

Järnvägstransporter

Ett antal EG-rättsakter har beslutats eller planeras som syftar till att förnya, vitalisera och harmonisera den europeiska järnvägssektorn; de har presenterats i tre olika s.k. järnvägspaket.

Det första järnvägspaketet behandlades av riksdagen våren 2004 med anledning av propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123, bet. 2003/04:TU14, rskr. 2003/04:258). De grundläggande bestämmelserna om järnvägar regleras i en ny järnvägslag. Lagen innehåller bestämmelser om järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt om utförande och organisation av järnvägstrafik.

Vägtransporter

I skrivelsen redovisas regeringens förklaring i budgetpropositionen för år 2004 att den generella befrielsen från koldioxidskatt för koldioxidneutrala drivmedel som tidigare annonserats bör utvidgas till att omfatta befrielse från energiskatt och att detta bör gälla i fem år fr.o.m. 2004.

Vägtrafikskatteutredningen

Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:08) överlämnade våren 2004 sitt slutbetänkande Skatt på väg (SOU 2004:63). Vid utformningen av förslaget säger sig utredningen ha strävat efter att iaktta miljö- trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter. Som utgångspunkt för översynen har, enligt direktiven, ett fiskalt perspektiv gällt.

- På sikt bör skatten på bensin och dieselolja tas ut efter samma principer. Utredningen föreslår därför att beskattningen av dessa bränslen harmoniseras. I ett första steg föreslås att skatten på dieselolja skall höjas med 50 öre per liter.
- Fordonsskatten för personbilar skall genomgå en varsam omläggning, genom att grunden för skatteuttaget skall vara fordonens utsläpp av koldioxid och inte såsom i dag deras vikt. Nivån på dagens fordonsskatt för bensindrivna personbilar skall bilda utgångspunkt för omläggningen. Nyare dieseldrivna personbilar får därigenom en sänkt fordonsskatt.
- Som ett led i en koldioxidifferentierad fordonsskatt för samtliga lätta fordon skall fordonsskatten för lätta bussar och lätta lastbilar höjas med 40 % jämfört med i dag. Dessa fordon skall sedan, fr.o.m. modellår 2008, ingå i den gemensamma fordonsskatteskalen. I syfte att öka miljöstyrning-

en för tunga fordon sänks fordonsskatten för de fordon som uppfyller senaste obligatoriska miljöklass.

Utöver de ovan redovisade konkreta förslagen och i enlighet med direktiven har utredningen analyserat för- och nackdelar med att införa en kilometerskatt för tunga lastfordon i Sverige. Utredningen har därvid funnit att övervägande skäl talar för att det är lämpligt att införa en sådan skatt. I betänkandet lämnar utredningen därför förslag på hur grunddragen av en kilometerskatt kan utformas, varav några huvudpunkter anges nedan.

- Kilometerskatten bör i princip omfatta alla lastbilar med en totalvikt över 3,5 ton.
- Kilometerskatten skall tas ut på hela det allmänna vägnätet. Enskilda vägar t.ex. skogsbilvägar undantas.
- Tekniken skall utformas på ett flexibelt sätt.

Införandet av en kilometerskatt bedöms medföra en effektivare transportpolitik med hänsyn tagen till såväl vägtransporternas kostnadsansvar som behovet av en konkurrensneutral vägtrafikbeskattning.

Nationellt mål för alternativa drivmedel

En särskild utredare (M 2003:02) skall föreslå ett nationellt mål för alternativa drivmedel samt komma med förslag om hur tillgängligheten för sådana drivmedel kan ökas. Ett delbetänkande, Förnybara fordonsbränslen. Nationellt mål för 2005 och hur tillgängligheten av dessa bränslen kan ökas (SOU 2004:4) presenterades våren 2004. Ett förslag till vägledande nationellt mål för 2005 skall sättas till 3 % förnybara fordonsbränslen och ett förslag om hur ett krav i lag om skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle 2005 kan utformas. Även möjligheten att införa någon form av drivmedelscertifikat skall analyseras. Uppdraget skall slutredovisas senast den 31 december 2004.

Skattestrategi för alternativa drivmedel m.m.

En åtgärd för att begränsa trafiksektorns klimatpåverkan är att främja en introduktion och ökad användning av alternativa drivmedel. För detta finns en skattestrategi för alternativa drivmedel och lättnad i förmånsbeskattningen av miljöanpassade bilar.

Sjöfart och luftfart

Departementspromemorian Nya farledsavgifter (Ds 2003:41) innehåller ett förslag till nya farledsavgifter som avses bättre spegla sjöfartens samhällsekonomiska marginalkostnader och som därmed bör utgöra ett mer effektivt och rättvist avgiftssystem. Förslaget innebär en ökad miljöstyrning. Sjöfartsverket har getts i uppdrag att utveckla systemet för farledsavgifter i linje med detta förslag.

Vidare har Sjöfartsverket och Luftfartsverket getts i uppdrag att analysera förutsättningar för och effekter av att beskatta bunkerolja och luftfartens bränsle i enlighet med de möjligheter som EG:s nya energiskattedirektiv (2003/96/EG) erbjuder.

Trafikutskottets bedömning

Inledningsvis vill utskottet erinra om riksdagens beslut om målet för transportpolitiken och delmålen, vilka anger ambitionen inom transportpolitiken på lång sikt. Dessa mål fastställdes genom 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Vissa kompletteringar har därefter gjorts genom beslut hösten 2001 (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126). Som en utgångspunkt gäller vidare de 15 nationella miljö kvalitetsmålen som riksdagen antagit år 1999 (prop. 1997/98:145, bet. 1998/99:MJU6, rskr. 1998/99:183).

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Ett av de sex delmålen inom transportpolitiken är att inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till en god miljö, där transportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas. Etappmål, som anger lämpliga steg på väg mot de långsiktiga målen, beslutas av regeringen.

På grundval av redovisningen i budgetpropositionen för år 2005 konstaterar trafikutskottet beträffande utvecklingen av delmålet en god miljö på transportområdet att koldioxidutsläppen har fortsatt att öka, vilket innebär att förutsättningarna för att uppnå etappmålet har försämrats. Utsläppen av kväveoxider och kolväten från transportsektorn fortsätter däremot att minska. Vidare har antalet bullerutsatta minskat något genom vidtagna åtgärder. Regeringen bedömer dock att det blir svårt att nå etappmålet på grund av den ökande trafiken men också att många kommuner saknar nödvändiga åtgärdsprogram. Kretsloppsanpassningen är svårbedömd, men anses uppvisa en positiv utveckling. När det gäller uppföljningen av målet för natur- och kulturmiljön bedriver trafikverken ett arbete för att utveckla mål och mått.

Trafikutskottet konstaterar att uppnåendet av etappmålen inom delmålet en god miljö uppvisar en splittrad bild. I likhet med regeringen anser trafikutskottet att användandet av ekonomiska styrmedel är en ändamålsenlig och framkomlig väg för att internalisera de externa effekter för miljön som uppkommer inom transportsektorn. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse den utredningsverksamhet avseende sådana ekonomiska styrmedel som avslutats eller pågår. En bättre samverkan mellan trafikslagen är också ett medel att minska miljöbelastningen och resursåtgången. Det nyligen presenterade slutbetänkandet Godstransporter – noder och länkar i samspel (SOU 2004:76) från Godstransportdelegationen 2002 innehåller en rad förslag för att främja

en sådan samverkan i arbetet på att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Vidare räknar utskottet med att de av riksdagen nyligen beslutade infrastruktursatsningarna skall bidra till transportpolitikens övergripande mål om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet samt delmålet en god miljö främjas. Trafikutskottet förutsätter vidare att regeringen i den aviserade transportpolitiska propositionen våren 2005 kommer att närmare behandla den fortsatta utvecklingen av ett hållbart transportsystem.

Havet

Skrivelsen

Mål för havsmiljöpolitiken

Målet för den nationella havsmiljöpolitiken utgår från det nationella miljökvalitetsmålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård*. I skrivelsen påpekas emellertid att 11 av de 15 miljökvalitetsmålen har bäring på havsmiljön.

Målet innebär att Västerhavet och Östersjön skall ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden skall bevaras. Kust och skärgård skall ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård skall bedrivas så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden skall skyddas mot ingrepp och andra störningar. Inriktningen är att miljökvalitetsmålet skall nås inom en generation.

Åtta delmål anger inriktning och tidsperspektiv för att nå miljökvalitetsmålet. Delmålen gäller skydd för marina miljöer samt kust- och skärgårdsområden med höga natur- och kulturvärden, strategi för kustens och skärgårdens kulturarv och odlingslandskap, åtgärdsprogram för hotade marina arter och fiskstammar, minskning av bifångster av marina däggdjur, sjöfåglar och oönskade fiskarter, anpassning av uttaget av fisk inklusive bifångster av ung-fisk, begränsning av buller och andra störningar från båttrafik, skärpt lagstiftning och ökad övervakning av utsläppen av olja och kemikalier från fartyg samt åtgärdsprogram enligt ramdirektivet för vatten.

Regeringens bedömning

Regeringen aviserar sin avsikt att under 2005 föreslå åtgärder som kan bidra till att bryta den pågående negativa utvecklingen i havsmiljön så att de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för havsmiljön kan nås till år 2020. Den europeiska marina strategin som utarbetats inom EU kommer att utgöra ett viktigt verktyg i arbetet med att nå dessa mål.

Internationellt miljö- och säkerhetssamarbete inom sjöfarten

Arbete med miljö- och säkerhetsfrågor inom sjöfarten drivs inom en rad internationella organ. Sverige deltar i samtliga.

IMO

FN:s sjöfartsorganisation (International Maritime Organization, IMO) har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet med konventioner och liknande. En sådan är MARPOL-konventionen från 1973 om förhindrande av havsföroreningar från fartyg. Konventionen försågs år 1978 med ett protokoll som innehåller bl.a. regler för fartygs utformning och utrustning samt för mottagning av olje- och kemikalierester i hamnar.

En bilaga till MARPOL, Annex 6 VI, har nyligen ratificerats och träder i kraft den 19 maj 2005. Härmed finns ett internationellt regelverk för begränsning av emissioner från fartyg som medför att såväl svavel- som kväveutsläppen begränsas för all internationell sjöfart, oberoende av var i världen fartygen befinner sig. IMO har sitt säte i London.

I december 2003 lämnade åtta östersjöstater – däribland Sverige – av nio in en gemensam ansökan till IMO om att klassa Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA). IMO:s havsskyddskommitté gav den 2 april 2004 ett principgodkännande om att klassa Östersjön, utom ryska vatten, som ett särskilt känsligt havsområde. För att ansökan ska bli slutligt godkänd har ansökarländerna att inom två år återkomma med förslag till preciserade åtgärder inom ramen för PSSA-klassningen. I IMO:s resolution A.927 föreskrivs vilka åtgärder som kan komma i fråga. I östersjöstaternas ansökan nämns obligatorisk rapportering, trafikövervakning, transportseparering och ruttsystem som exempel på möjliga åtgärder.

EU

EU:s verksamhet på området innebär i stor utsträckning att IMO:s konventioner görs till mer eller mindre bindande EG-regler. Detta gäller bl.a. IMO:s arbete med utfasningen av fartyg med enkelskrov, som resulterat i EG:s dubbelskrovsförordning.

EG-kommissionen har vidare tagit initiativ till en strategi för att skydda och bevara den marina miljön. Avsikten är att den skall presentas för rådet före maj 2005.

Den nyligen inrättade europeiska sjösäkerhetsbyrån (European Maritime Safety Agency, EMSA) skall se till att gemenskapens sjösäkerhetsregler tillämpas effektivt, samla information och förvalta databaser, utvärdera och kontrollera klassificeringssällskapen och samordna medlemsstaternas verksamhet. EMSA. Vid Europeiska rådets möte i december 2003 beslutades att EMSA, som provisoriskt har placerats i Bryssel, skall ha sitt säte i Lissabon.

Under verksamhetsåret 2003/04 har en EG-förordning antagits om sjöfartsskydd. Flera förslag till rättsakter inom området miljö och säkerhet är under behandling, nämligen förordning om genomförande av den internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen, ett direktiv om förorening från fartyg och införande av påföljder vid överträdelser och ett direktiv om ökat hamnskydd.

Under EU:s miljørådsmöte den 28 juni 2004 enades miljöministrarna om en politisk överenskommelse om svaveldirektivet avseende marina bränslen. De nya reglerna innebär bl.a.

- 1,5 % svavel i bränslet för alla fartyg i bl.a. Östersjön och Nordsjön. Detta ligger i linje med MARPOL Annex VI.
- 1,5 % svavel i bränslet för passagerarfartyg i reguljär drift mellan EU-hamnar. Detta går utöver MARPOL Annex VI.
- 0,1 % svavel i bränslet för alla fartyg i hamn från den 1 januari 2010. Detta är utöver MARPOL Annex VI.

En ny artikel har dessutom införts, som under vissa villkor tillåter avsteg från reglerna för att testa alternativa metoder av rening, såsom scrubbers. Sverige hade invändningar mot att direktivet inte är tillräckligt långtgående och deltog inte i beslutet. Direktivförslaget behandlas nu vidare inom EU:s beslutsprocess.

Konventionen för skydd av den marina miljön i Nordostatlanten (Nordsjökonferensen)

Nordsjökonferensen är ett samarbete mellan länderna runt Nordsjön för skydd av dess marina miljö. Sverige innehar ordförandeskapet sedan år 2002. Ett ministermöte planeras till år 2006 med fokusering på frågor om miljöpåverkan från sjöfart och fiske.

OSPAR

Oslo- och Pariskonventionerna har gett namn åt OSPAR-konventionen från år 1992 för skyddet av den marina miljön i Nordostatlanten. Den har sitt ursprung i oljetankern Torrey Canyons grundstötning år 1967.

Konventionen för skydd av den marina miljön i Östersjön (HELCOM)

Arbetet med ansökan om klassning av Östersjön som PSSA har pågått bl.a. inom ramen för HELCOM. Sverige har varit pådrivande i arbetet med att ta fram ansökan och svenska Sjöfartsverket har haft huvudansvaret att samordna ansökan med de övriga länderna.

Vid ett gemensamt ministermöte för HELCOM och OSPAR i Bremen 2003 betonades de regionala konventionernas betydelse i arbetet med den europeiska marina strategin. HELCOM:s och OSPAR:s roll i det arbetet definierades. Mötet slog vidare fast att ekosystemansatsen skall tillämpas senast 2010 i förvaltningen av alla mänskliga aktiviteter som påverkar haven och att åtgärder som behövs för dess genomförande skall utvecklas. Mötet

beslutade också att HELCOM och OSPAR skall samarbeta för att till 2010 skapa ett nätverk som omfattar båda havsområdena med väl förvaltade marina skyddade områden.

Utredningar

Havsmiljökommissionen har haft i uppdrag att bl.a. föreslå åtgärder som kan bryta den pågående negativa utvecklingen i havsmiljön, så att de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för havsmiljön kan nås till år 2020. Kommissionen överlämnade sitt betänkande Havet – tid för en ny strategi (SOU 2003:72) till regeringen i juni 2003. Sammanfattningsvis föreslås en nationell marin strategi samt åtgärder inom bl.a. sjöfarten.

Flera av förslagen innebär en revidering av de miljökvalitetsmål som är relevanta för havets miljötillstånd. För miljökvalitetsmålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård* föreslås för sjöfarten följande åtgärder.

- Ingen undermålig sjöfart skall trafikera våra omgivande hav
- De mest värdefulla områdena skall skyddas från sjöfartens negativa konsekvenser
- Räddningsberedskapen skall säkerställas.

Även förslag till kompletterande åtgärder förs fram.

- Befraktaren (lastägaren) bör ges ett större ansvar för valet av transport, byggt på samverkansavtal.
- Åtgärder för att underlätta för kvalitetssjöfarten skall vidtas.
- All fartygstrafik skall avledas från de mest värdefulla områdena.
- Räddningsberedskapen skall förstärkas vad gäller förmågan att utföra nödbogsering, nödläktring (överföring av flytande last mellan fartyg) och brandsläckning till sjöss.

För Östersjön förespråkar kommissionen en indelning i zoner med olika nivåer av marint skydd. Vidare föreslås – inom ramen för en reviderad Helsingforskonvention och genom samarbete inom IMO – att vissa minimikrav för sjöfartsstandard i Östersjön fastställs. Dessa är följande.

- Alla Österjöns hamnar skall ha utrustningar och anordningar för att omhänderta avfall, även oljehaltigt sådant.
- Krav på endast högkvalitativa tankfartyg för all farlig last inklusive olja, inga anmärkningar från besök i tidigare hamnar, fartyg utrustade med transpondrar och/eller annan utrustning för kontroll och spårning och vara klassificerade av välrenommerade klassificeringssällskap.
- Farleder och trafikregler utformade så att känsliga områden undviks samt att skador från oljeutsläpp blir minsta möjliga om de skulle uppstå.
- Kontrollerat utsläpp av barlastvatten för att minimera spridningen av främmande organismer.
- Inom ramen för samarbetet i HELCOM samordnas insatser för att borda, inspektera och uppehålla handelsfartyg som är misstänkta för brott mot nationella miljölagar.

Budgetpropositionen för år 2005

Det transportpolitiska delmålet en säker sjöfart

I proposition 2004/05:1 Utgiftsområde 22 redovisas att antalet allvarliga olyckor för svenska fartyg minskat från en från början mycket låg nivå till en ännu lägre nivå i alla sjötrafikkategorier sedan 1998. Sammanfattningsvis anser regeringen att målet endast delvis är uppfyllt på grund av att antalet allvarliga olyckor för fritidsbåtar inte har minskat.

Det transportpolitiska delmålet en god miljö avseende sjöfarten

I propositionen anmäler regeringen vidare sin uppfattning att verksamhetsmålet för att uppnå en god miljö inom sjöfarten fortsatt måste ges en hög prioritet. Det betonas att Kustbevakningen och Sjöfartsverket bedriver ett omfattande nationellt och internationellt arbete för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan.

Sammanfattningsvis anser regeringen att det transportpolitiska delmålet om en god miljö har uppfyllts endast delvis när det gäller sjöfarten.

Motionerna

I motion 2003/04: MJ65 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) begärs ett tillkännagivande om Östersjön som fredat hav. Det understryks att Östersjön är ett mycket känsligt hav där känsligt gods, såsom olja, fraktas på fartyg som inte alltid håller högsta standard. Att Östersjön nu deklarerats som särskilt skyddsvärt vatten är ett framsteg, sägs det. Regelverket bör innehålla en regel om att dubbelskrov skall vara obligatoriskt för oljetransporter. Vidare sägs att förstärkta möjligheter till gemensam havsövervakning kan uppnås genom samarbete mellan Östersjöns strandstater (yrkande 4).

Ingen äger havet och därför blir det lätt ”allas tillgång men ingens ansvar”, framhålls det i motion 2003/04: MJ66 av Lennart Fremling m.fl. (fp). Motionärerna anser emellertid att havet är allas ansvar, och de begär därför ett tillkännagivande om en övergripande gemensam förvaltning av Östersjön. Det hänvisas till Folkpartiet liberalernas rapport om Östersjön med förslag till strategier för en långsiktigt hållbar politik för detta särskilt känsliga hav. Med anledning av att Östersjön blivit klassat som ett PSSA måste regeringen snarast presentera en strategi för på vilket sätt detta instrument skall bli kraftfullt. Folkpartiets förslag i detta avseende är bl.a.

- Krav på s.k. miljölotsar.
- Krav på utrustning och anordningar i Östersjöns hamnar för omhändertagande av avfall, inklusive oljehaltigt avfall.
- Användning av uteslutande högkvalitativa, klassificerade tankfartyg för all farlig last, inklusive olja.
- Utformning av farleder och trafikregler för att man undviker känsliga områden undviks samt att skador från oljeutsläpp blir så små som möjligt.

- Kontroll av utsläpp av barlastvatten för att minimera spridning av främmande organismer.
- Samordnade insatser för att borda, visitera och uppehålla handelsfartyg som är misstänkta för brott eller hot om brott mot nationella miljölagar (yrkande 9).

I motion 2003/04: MJ63 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) tas flera aspekter upp som gäller havet.

Ett tillkännagivande krävs om att transport av olja i enkelskroviga fartyg inom Sveriges ekonomiska zon bör förbjudas snarast. Motionärerna framhåller vikten av att den rättsliga grunden för en bestämmelse med sådant syfte klarläggs; skälet är att det internationella regelverket är svårtolkat (yrkande 17).

Vidare begär motionärerna att den s.k. bekvämlighetsflaggningen för fartyg avskaffas eftersom den bedöms utgöra ett problem i miljöarbetet. De anser att EU bör engageras i detta arbete. I avvaktan på resultatet av sådant arbete förespråkar de att Östersjöländerna genom HELCOM inför regler för att begränsa bekvämlighetsflaggade fartygs tillträde till Österjöns vatten och hamnar (yrkande 18).

I motionen tas även fråga om avgaser från sjöfarten upp. Förslag läggs fram om att investeringsbidrag för katalysatorer på fartyg skall införas, eftersom kostnaderna är mycket höga. Fartyg med katalysatorer släpper ut en femtedel så mycket kväveoxid som de som saknar sådana, framhålls det i motionen (yrkande 19).

Trafikuskottets ställningstagande

Inledning

Inledningsvis vill trafikuskottet erinra om att sjöfarten är internationell och regleras av ett internationellt regelverk. Samtidigt är Sverige i hög grad beroende av sjöfarten; uppemot 95 % av den gränsöverskridande handeln över gränserna går med sjötransporter liksom en betydande del av den inhemska handeln. Det beräknas vidare att ca 30 miljoner personer färdas till eller från Sverige med passagerarfartyg och 38 miljoner reser med passagerarfartyg, färjor och vägfärjor i inrikes trafik. Sjötransporter är – relativt andra transportslag – ett säkert och resurseffektivt sätt för färd och frakt. Som framgår av regeringens redovisning ligger fartygsolyckorna på en mycket låg nivå. Infrastrukturen är till stor del given och kräver endast en begränsad utbyggnad, t.ex. i form av hamnar.

Trafikuskottet konstaterar att Sverige har varit och alltjämt är drivande i internationella organ med avseende på säkerhets- och miljöåtgärder. Bland de åtgärder som har vidtagits kan nämnas trafiksepareringssystem, rapporteringssystem och utsläppsbegränsningar enligt MARPOL-konventionens bilagor om oljeutsläpp, skadliga flytande ämnen, fast avfall och luftföroreningar. Den svenska sjöfartsnäringen ligger också långt framme i sina strävanden att

bedriva kvalitetssjöfart. Detta kommer bl.a. till uttryck i den internationella översyn som årligen utförs inom ramen för Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU), dvs. samarbetet mellan hamnstatsmyndigheterna i ett stort antal europeiska stater, däribland Sverige. Paris MOU rangordnar flaggstaterna efter utfallet av de genomförda hamnstatskontrollerna. Sverige återfinns på andra plats på den s.k. vita listan.

Trots vidtagna åtgärder finns kvarstående problem med negativ miljöpåverkan från den internationella sjöfarten, såsom utsläpp av olja och andra kemikalier, barlastvatten, luftföroreningar och växthusgaser. Samtidigt ökar sjöfarten i och omkring svenska farvatten kraftigt, bl.a. till följd av ökad tillväxt i Ryssland, de baltiska länderna och Polen. Därmed ökar riskerna för fartygsolyckor med svåra konsekvenser.

Med anledning av de här aktuella motionsyrkandena vill trafikutskottet kommentera följande.

Regionala åtgärder – Östersjön

Trafikutskottet har vid ett flertal tillfällen uttalat sig till förmån för en klassificering av Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA) och noterar nu med tillfredsställelse det principbeslut som fattades inom IMO våren 2004. Utskottet beklagar att samarbetet inom HELCOM inte inkluderat Ryssland samtidigt som de ökande oljetransporterna från framför allt ryska hamnar föranleder ytterligare ansträngningar i sjösäkerhetsarbetet. Enligt uppgift har Sjöfartsverket för avsikt att bjuda in Ryssland att delta i det fortsatta arbetet med de s.k. tilläggsåtgärderna inom PSSA-klassificeringen. Trafikutskottet anser det högst angeläget att samtliga länder runt Östersjön deltar i samarbetet och utgår från att regeringen aktivt verkar i denna riktning.

I detta sammanhang vill utskottet betona att många av de konkreta åtgärder som föreslagits i motionerna kan genomföras oberoende av en PSSA-klassning.

Ökad säkerhet vid navigering

I sitt av riksdagen godkända betänkande Sjösäkerhet (bet. 2002/03:TU5) anförde trafikutskottet bl.a. följande

Såvitt avser om *miljölotsar* erinrades om att denna fråga diskuterades inom HELCOM inför antagandet av den s.k. Köpenhamnsdeklarationen hösten 2001. Det kom emellertid inte att föras vidare, eftersom det inte bedömdes medföra en sådan effektivitetshöjning att det motsvarade de relativt sett höga kostnaderna. Utskottet pekade emellertid på att lotsplikt utgör en av de åtgärdstyper som kan vara aktuella som PSSA-åtgärd.

Trafikutskottet ser inte heller nu någon anledning att ändra uppfattning i denna fråga. Sannolikt kan en för alla kuststater runt Östersjön gemensam förvaltning, innefattande bl.a. trafikledning och trafikövervakning, ge ett motsvarande resultat till lägre kostnader. Utskottet utgår från att regeringen inom ramen för sin aviserade proposition lägger fram förslag i enlighet med syftet i motion 2003/04: MJ66 (fp) med avseende på miljölotsar. Därmed blir

denna motion liksom förslaget i motion 2003/04:MJ65 (m) om gemensam havsövervakning genom samarbete mellan Östersjöns strandstater tillgodosett. Motionsförslagen avstyrks alltså.

Vad härefter gäller frågan om bl.a. *skärpta regler för fartygsleder* hänvisade utskottet till den politiska överenskommelse som träffades år 2001 i HELCOM i fråga om djupvattenområden. Vidare påpekades att frågan om klassificering av Östersjön som PSSA bl.a. rör denna fråga. Trafikutskottet konstaterar nu att Sjöfartsverket har i uppgift att utarbeta förslag till s.k. tilläggsåtgärder inom PSSA-klassningen och utgår från att förslagen i motion 2003/04:MJ66 (fp) i denna del kommer att övervägas.

Åtgärder för att motverka systemet med bekvämlighetsflaggade fartyg

Trafikutskottet har behandlat frågan om åtgärder mot systemet med bekvämlighetsflaggade fartyg och samtidigt främjat att fartyg återregistrerar sig inom gemenskapen vid flera tillfällen, senast hösten 2003 (bet. 2003/04:TU1). Inledningsvis erinrade utskottet om sin behandling hösten 2002 av motionsyrkanden då utskottet betonat vikten av att regelsystemet – syftande till bl.a. ökad sjösäkerhet och motverkande av social dumpning – är enhetligt och gällande för all sjöfart inom gemenskapen, oavsett i vilket land som fartyget är registrerat. När det gäller åtgärder för att minska möjligheterna för fartyg under bekvämlighetsflagg att färdas över svenska farvatten och lägga till i svenska hamnar borde Sverige i EU samt separat för Östersjöländerna kraftfullt verka för att bekvämlighetsflaggningen begränsas inom EU:s vattenområden. I det sammanhanget framhöll utskottet att genom en klassificering av Östersjön som särskilt skyddat havsområde (PSSA) inom ramen för IMO:s riktlinjer skulle erbjuda ökade möjligheter för att vidta angelägna åtgärder för att öka säkerheten för miljö och människor. Utskottet ansåg det angeläget att en gemensam syn utvecklas när det gäller näringspolitiskt stöd till sjöfart inom EU.

Som trafikutskottet har redovisat i det föregående har Havsmiljökommissionen föreslagit målet att inom HELCOM samordna insatser för att borda, visitera och uppehålla handelsfartyg som är misstänkta för brott eller hot om brott mot nationella miljölagar. Det kan medföra ett begränsat tillträde till hamnar och marknader för handelsfartyg och deras last om de seglar under bekvämlighetsflagg. I ett längre perspektiv, säger kommissionen vidare, bör Sverige och övriga Östersjöstater arbeta för ett avskaffande av bekvämlighetsflaggningen för att komma till rätta med den obalans i rättigheter som för närvarande råder mellan flaggstater och kuststater. Vidare sägs att frivilliga överenskommelser – samverkansavtal – mellan parterna kan bidra till att svenska vatten inte trafikeras av undermåliga fartyg.

Trafikutskottet vidhåller sin uppfattning om vikten av en enhetlig tillämpning av det internationella regelverket inom sjöfarten, utvecklande av en gemensam syn inom EU när det gäller näringspolitiskt stöd till sjöfarten och värmandet av konkurrensneutralitet inom näringen. Mot den bakgrunden emotser utskottet förslag i den aviserade propositionen som innebär att dessa

syften i hög grad kan uppnås. Genom en sådan åtgärd blir förslaget i motion 2003/04: MJ63 (kd) i huvudsak tillgodosett; motionen avstyrks därför i denna del.

Utsläpp av olja

Krav på dubbelskrov för oljetankfartyg är ett motionsvägen återkommande önskemål; avsikten är att minska risken för oljeutsläpp. Trafikutskottet delar uppfattningen som framförs om vikten av säkra transporter av olja och erinrar om de regelsystem, såväl inom IMO som EU, som går ut på att fartyg med enkelskrov skall fasas ut och ersättas med sådana byggda med dubbelskrov. Det finns skäl att se positivt på dessa åtgärder och trafikutskottet ansluter sig därmed till vad som anförs i denna fråga i motion 2003/04: MJ65 (m). I detta sammanhang är det emellertid angeläget att betona att dubbelskrov inte ensamt kan bidra till säkrare oljetransporter. Minst lika viktigt är att inga undermåliga fartyg är i bruk, dvs. att de är väl byggda och väl underhållna samt att fartygen hanteras av besättningar med hög grad av professionell kompetens. Utskottet delar vidare motionärernas uppfattning om vikten av ett samarbete mellan Östersjöns strandstater för att stärka övervakningen av Östersjön. Mot den nu angivna bakgrunden förutsätter utskottet att syftet med motionen i nu behandlad del blir väl tillgodosett och inte nu bör föranleda något initiativ från riksdagens sida. Följaktligen förordar trafikutskottet att motionsyrkandet avstyrks.

Utsläpp av svaveldioxid och kväveoxider

Utsläpp av svaveldioxid och kväveoxider uppkommer vid förbränning av olja och utsläppen leder bl.a. till ökad försurning.

Sedan år 1998 tillämpas inom inrikesjöfart ett system med ekonomiska styrmedel i form av miljödifferenterade farledsavgifter, som innebär en rabatt för fartyg med låga utsläpp av svaveldioxid och kväveoxider. Detta kan åstadkommas genom att fartygen använder lågsvavlig bunkerolja samt katalysatorer eller annan kvävereducerande utrustning. Målet är att minska sjöfartens luftföroreningar med 75 % inom en tioårsperiod. Systemet har visat sig ge goda resultat. Samtidigt torde det vara unikt för Sverige, bl.a. på grund av att farledsavgifter över huvud taget inte förekommer i övriga EU-länder. Även flertalet svenska hamnar tillämpar likartade system genom hamnavgifter som är miljödifferenterade med avseende på olika skadliga ämnen från fartyg.

Svaveldioxidutsläppen är högre räknat per ton transporterat gods än för andra transportslag. Vissa svenska rederier använder bunkerolja av miljöklass 1 i sina fartyg. Ett stort problem för dessa rederier är att det kan vara mycket svårt att få tag på bunkerolja av tillräckligt god kvalitet i andra europeiska hamnar. Enligt trafikutskottets mening är det viktigt att efterfrågan av en sådan produkt stimuleras för att öka tillgängligheten av bunkerolja av god miljö kvalitet. Det kan konstateras att olika metoder för ekonomisk stimulans av miljöförbättrande åtgärder nu diskuteras i flera länder och inom EU. Tra-

fikutskottet vill starkt understryka vikten av att det är angeläget att Sverige – inom ramen för EU-arbetet – verkar för att sådan bunkerolja blir tillgänglig i alla EU-ländernas hamnar.

I det föregående har en redovisning lämnats om arbetet med det s.k. svaveldirektivet avseende marina bränslen. Utskottet har noterat att Sverige anser det nödvändigt med ytterligare åtgärder. Positivt från svensk sida är att Sverige drev igenom skrivningar om att förslaget nu omfattas av tung eldningsolja samt att direktivet skall ses över år 2008.

Kväveoxidutsläpp kan, som framgått i det föregående, reduceras avsevärt genom bl.a. katalysatorer. Sverige ligger mycket långt framme när det gäller att installera katalytisk avgasrening inom sjöfarten. Tidigare utgick ett statligt stöd till investeringar av katalysatorer. Frågan om ett återinförande av detta stöd har behandlats av riksdagen vid flera tillfällen. Trafikutskottet har bl.a. erinrat (bet. 2002/03:TU5) om att det år 1998 införda systemet med miljödiferentierade farledsavgifter har samma syfte och att systemet också visat sig ge goda resultat.

Trafikutskottet vill med anledning av förslaget i motion 2003/04: MJ63 (kd) hänvisa till regeringens avsiktsförklaring om ett fortsatt utvecklande av ekonomiska styrmedel för att komma tillrätta med bl.a. sjöfartens utsläpp av luftföroreningar såsom kväveoxider. Som har framgått i det föregående har systemet gett goda effekter. Som har framgått i det föregående har Sjöfartsverket getts i uppdrag att utveckla farledsavgiftssystemet med utgångspunkt i det förslag som presenterades i departementspromemorian Nya farledsavgifter (Ds 2003:41) och på framförda remissynpunkter på denna. För den fartygsrelaterade farledsavgiften föreskriver uppdraget en övergång från s.k. anlöpstak baserade på kalenderår till kalendermånad. Samtidigt som avgiften per anlop sänks, höjs antalet anlop som debiteras. Förändringarna är budgetneutrala. Uppdraget kommer också att föranleda vissa andra justeringar med syftet att stärka farledsavgifternas miljöstyrande karaktär. Enligt vad utskottet har inhämtat avses de nya reglerna, som administreras av Sjöfartsverket, att träda i kraft den 1 januari 2005.

Ett system med handel för utsläppsrätter avseende svaveldioxid och kväveoxid har genomförts i projektform under år 2003, delvis finansierat av Vinnova och Sjöfartsverket. Enligt den utvärdering som har gjorts på uppdrag av DG Miljö inom Europeiska kommissionen är resultatet lovande. Systemet förutsätts omfatta alla fartyg som opererar inom EU:s gränser. Miljöeffekterna bedöms ha potential att på ett radikalt och snabbt sätt kraftigt minska utsläppen av svaveldioxid och kväveoxid från fartygstrafiken inom hela EU-området. Detta system kan ses som en komplettering till det internationella regelverket. Frågan om handel med utsläppsrätter har också tagits upp av Godstransportdelegationen 2002 som i sitt slutbetänkande (SOU 2004:76) anför att förutsättningarna för ett frivilligt handelssystem där sjöfarten ingår bör analyseras vidare.

Sammanfattande ställningstagande

Sammanfattningsvis vill trafikutskottet framhålla sin positiva syn på syftena med här behandlade motionsförslag som går ut på ökad säkerhet och förbättrad miljö inom sjöfarten. Som har framhållits i det föregående drivs arbetet parallellt på flera plan; internationellt inom IMO och EU, regionalt inom bl.a. HELCOM och nationellt inom Sverige. Med ett adekvat regelverk och effektiv och enhetlig tillämpning kan sjöfarten aktivt bidra till att lösa godstransporternas miljöproblem och skapa ett effektivt transportsystem. Utskottet förutsätter i likhet med tidigare ställningstagande att regeringen inom EU aktivt verkar för en ordning som säkerställer största möjliga konkurrensneutralitet.

Trafikutskottet konstaterar att berörda företag inom svensk sjöfartsnäring bedriver ett fortlöpande arbete i miljöförbättrande syfte. I likhet med vad utskottet tidigare har uttalat är detta ett både framkomligt och föredömligt arbetssätt. Det kan emellertid, menade utskottet, finnas skäl för regeringen att närmare undersöka förutsättningarna för att främja ytterligare initiativ av parterna. Därmed finns det skäl att betona vikten av att utveckla en svenskflaggad handelsflotta.

Såsom redovisas i skrivelsen har Havsmiljökommissionen föreslagit en övergripande marin strategi med syfte att åstadkomma samverkan för ett förbättrat havsmiljöarbete. Såvitt trafikutskottet kan finna ligger detta förslag liksom en rad övriga förslag i kommissionens betänkande väl i linje med de nu behandlade motionsförslagen. Som regeringen påpekar i budgetpropositionen återstår emellertid vissa frågor som måste drivas hårdare medan andra frågor, såsom barlastvattenhantering, tillkommer. Trafikutskottet utgår från att regeringen i sitt fortsatta arbete tar i beaktande alla relevanta frågor om sjöfarten i nu aktuella motioner. Mot bakgrund av vad här har anförts finner trafikutskottet att syftet med samtliga nu behandlade motionsyrkanden blir helt eller delvis tillgodosett; dessa avstyrks därmed.

Begränsa klimatförändringarna

Skrivelsen

Enligt det av riksdagen fattade beslutet om Sveriges klimatstrategi (prop. 2001/02:55, bet. 2001/02:MJU10, rskr. 2001/02:163) kan regeringen, om behov finns, komma att föreslå ytterligare åtgärder och/eller föreslå en omprövning av målet. Regeringen avser att under 2005 återkomma till riksdagen med en uppföljning av det svenska klimatarbetet.

Mål för klimatpolitiken m.m.

Målet för klimatpolitiken lades fast genom riksdagens beslut med anledning av propositionen Sveriges klimatstrategi. En begränsning av klimatpåverkan skall uppnås genom en aktiv klimatpolitik som integreras i hela samhället. Ekonomiska styrmedel som koldioxid- och energibeskattnings utgör hörnstenen i svensk klimatpolitik.

Internationellt samarbete på klimatområdet

FN:s konvention om klimatförändringar och Kyotoprotokollet

Genom ramkonventionen om klimatförändringar som antogs vid konferensen i Rio de Janeiro år 1992 finns det en politisk samsyn om att växthuseffekten är ett reellt problem som måste hanteras. I mars 2004 hade 188 stater ratificerat klimatkonventionen.

Genom Kyotoprotokollet, som antogs år 1997 genomförs ett första steg mot konventionens mål att undvika farlig mänsklig påverkan på klimatsystemet. I protokollet åtar sig industriländerna att minska sina utsläpp av de sex vanligaste växthusgaserna med 5,2 % i genomsnitt under perioden 2008–2012 jämfört med utsläppen 1990. Nyligen har även Ryssland ratificerat protokollet, vilket innebär att det kan träda i kraft.

Under de senaste åren har de globala förhandlingarna när det gäller hur Kyotoprotokollet skall genomföras och följas upp slutförts. Beslut har fattats om påföljder, hur kolsänkor skall behandlas, hur rapportering skall ske och vilka regler som skall användas för Kyotoprotokollets s.k. flexibla mekanismer. Handel med utsläppsrätter är av stor betydelse för att minska de globala utsläppen av koldioxid.

IMO

IMO har getts i uppdrag att skapa former för att minska utsläppen av växthusgaser från sjöfarten.

Utredningar, m.m.

I det föregående har en redovisning lämnats om utredningen om Nationellt mål för alternativa drivmedel och om det framlagda delbetänkandet. Även Vägtrafikskatteutredningens uppdrag och slutbetänkande Skatt på väg (SOU 2004:63) liksom skattestrategin för alternativa bränslen har redovisats i det föregående.

Propositioner

Regeringen har nyligen lagt fram en proposition Kvaliteten på bensin och dieselbränslen (prop. 2004/05:9) till riksdagen. Bakgrunden till propositionen är det svenska genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv

2003/17/EG om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen.

Propositionen innebär att det tillåtna gränsvärdet för svavel i motorbensin i miljöklass 1 skärps från den 1 januari 2005. Kraven för alkylatbensin och motorbensin miljöklass 2 samt miljöklass 2 och 3 för dieselbränsle skärps successivt fram till den första januari 2009 då svavelhalten i samtliga dessa kommer att ligga på en så låg nivå som det i dag är tekniskt möjligt att nå. Propositionen innebär också att mobila maskiner (som till exempel vägmaskiner) och jordbrukstraktorer skall drivas med samma rena diesel som bilar. Enligt direktivet skulle Sverige kunna tillåta att de körs på sämre diesel, men regeringen väljer att föreslå att vi skall ha den högsta skyddsnivån för miljön.

Vidare har regeringen lagt fram ett förslag till lag om handel med utsläppsrätter II (prop. 2004/05:18). Lagen innebär ett fullständigt regelverk för ett handelssystem för utsläppsrätter avseende koldioxid. Det följer av lagen (2004:656) om utsläpp av koldioxid att en verksamhetsutövare som omfattas av handelssystemet senast den 1 januari 2005 måste inneha ett tillstånd till att släppa ut koldioxid för att ha rätt att bedriva verksamhet vid anläggningar som medför utsläpp av koldioxid. Utsläppsrätterna kommer att utfärdas efter ansökan om tilldelning för de verksamheter som har tillstånd till att släppa ut koldioxid och som därmed ingår i den s.k. handlande sektorn. Verksamhetsutövaren måste för varje år kunna redovisa tillräckligt antal utsläppsrätter för de utsläpp av koldioxid som gjorts från en anläggning som omfattas av systemet. Genom förslagen genomförs direktivet 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (handelsdirektivet).

Trafikutskottets bedömning

Trafikutskottet anser att det är angeläget att problemen med de pågående klimatförändringarna tas på stort allvar. Utsläppen av koldioxid, som är den dominerande växthusgasen, kommer företrädesvis från förbränning av fossila bränslen, och transportsektorn är en av flera stora källor till sådana utsläpp. En aktiv klimatpolitik som integreras i hela samhället, vilket också riksdagen har beslutat om, är nödvändig för att problemen skall kunna bemästras. När det gäller transportområdet har dock koldioxidutsläppen fortsatt att öka vilket innebär att förutsättningarna för att uppnå etappmålet har försämrats. Orsaken är framför allt ett ökat trafikarbete för lätta lastbilar och till viss del även ökat trafikarbete för tunga lastbilar.

Som framgår av redovisningen i det föregående är ett antal utredningsförslag med inriktning att begränsa transportsektorns miljöpåverkan under beredning. Trafikutskottet noterar med tillfredsställelse att regeringen avser återkomma till riksdagen med en redovisning av det svenska klimatarbetet och utgår från att en särredovisning görs med avseende på transportsektorn. Utskottet förutsätter vidare att regeringen i den aviserade transportpolitiska

propositionen våren 2005 kommer att närmare utveckla hur transportsystemet kan anpassas till en hållbar utveckling.

Ny informationsteknik

Skrivelsen

Regeringen informerar om att en IT-politisk strategigrupp har tillsatts med uppdrag att bl.a. betrakta IT-politiken ur ett bredare perspektiv utifrån alla politikområden. Ett av gruppens fokusområden är miljö och ekologiskt hållbart samhälle.

Organ m.m. inom Regeringskansliet för utveckling av IT

IT-kommissionen (numera nedlagd) har i betänkandet IT och miljö (SOU 1996:178) redovisat såväl positiva som negativa konsekvenser för miljön som IT-användningen kan medföra.

Ett *Forum för IT och miljö* tillsattes under år 2001. Målet är att kartlägga hur IT-tillämpningar i högre grad kan utnyttjas för att minska miljöpåverkan och främja en hållbar utveckling, och hur man kan stimulera olika aktörer för att nå detta. Arbetet bedrivs genom en arbetsgrupp med företrädare för både industri, IT-expert, miljöexperter, forskare, Naturvårdsverket och representanter från miljöorganisationer. Gruppen studerar särskilt de möjligheter som IT-användningen ger åt framväxten av ny infrastruktur, produkter och tjänster som tär mindre på resurser och miljö.

En *IT-politisk strategigrupp* tillsattes, som har framgått i det föregående, år 2003 med uppdrag att bl.a. betrakta IT-politiken ur ett bredare perspektiv, utifrån alla politikområden. Gruppen skall vara rådgivande till regeringen och en pådrivande kraft för att uppnå det IT-politiska målet om ett informations-samhälle för alla. Ett av gruppens fokusområden är miljö och ett ekologiskt hållbart samhälle. En slutrapport skall lämnas senast den 1 november 2006.

Utbyggnad av infrastrukturen på IT-området

Bredbandsutbyggnaden skall ske i marknadens regi. Det finns dock områden där det inte finns något intresse från marknaden att bygga. Totalt har riksdagen reserverat 5,25 miljarder kronor för stöd till utbyggnad av IT-infrastruktur. För närvarande pågår en utbyggnad och uppgradering av såväl stamnätet som regionala och lokala nät.

Regionalt samarbete

Inom ramen för Östersjörådet har IT-ministrarna beslutat om ett närmare samarbete och om att ytterligare stärka regionens ledande position inom IT-sektorn, allt inom ramen för Nordliga dimensionens handlingsplan. En av sju

särskilt utvalda inriktningar för det fortsatta arbetet är Environment, inom vilket område man önskar skapa en större respekt för miljön, främja miljöaktiviteter och stödja kapacitetsutbyggnaden för utveckling av en sund miljöpolitik i regionen. Målet är att öka användningen av Internet som ett redskap inom miljöledningsområdet och beslutsfattandet genom att skapa en ökad tillgänglighet till miljöinformation, bygga en arena för dialog, skapa ökad insikt och deltagande i beslutsprocessen samt synliggöra olika lokala miljöinitiativ.

Trafikutskottets bedömning

Trafikutskottet anser att informationstekniken har stor betydelse för samhällsutvecklingen. Den påverkar vår produktionsförmåga och våra levnadsmönster liksom förutsättningarna för att uppnå målet om ett hållbart samhälle. I samband med att riksdagen våren 2002 lade fast den gällande IT-politiken betonades också användningen av IT för att främja en ekologiskt hållbar utveckling och bidra till att minska transporternas negativa inverkan på miljön. Vidare framhöll trafikutskottet vikten av att IT-politiken följs upp och utvärderas. Enligt utskottets mening var det nödvändigt att regeringen lämnade information som gjorde det möjligt att bedriva ett effektivt uppföljningsarbete.

Mot denna bakgrund välkomnar trafikutskottet regeringens redovisning av vidtagna, pågående och nya åtgärder inom IT-området av särskild betydelse för miljön och målet att uppnå ett ekologiskt hållbart samhälle. Enligt utskottets mening finns det också en rad exempel på hur skilda verksamheter kan bedrivas på ett miljömässigt bättre sätt med hjälp av IT. Genom informationsteknik kan exempelvis intelligenta trafikstyrnings-, vägvisnings-, logistik- och informationssystem införas samtidigt som bättre möjligheter till distansarbete kan införas. Åtgärder som kan bidra till bl.a. lugnare körsätt, effektivare vägval, förbättrat kapacitetsutnyttjande, effektivare motorer och utvecklad resplanering som leder till minskad miljöbelastning. Genom användning av IT kan också ökade möjligheter tillskapas för att uppnå en helhetssyn på trafiksystemet och därmed underlätta samordning mellan olika trafikgrenar och ett effektivare transportsystem. Utvecklingen visar dock att varken resandet eller transporterna har minskat till följd av IT-utvecklingen, även om miljöbelastningen i relativa termer har minskat.

Riksdagen har nyligen beslutat om en ny lag om elektronisk kommunikation (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228). Trafikutskottet förutsatte därvid att fortsatta och fördjupade insatser genomförs för att påskynda utvecklingen mot ett informationssamhälle för alla. Utskottet angav att staten har ett särskilt ansvar för att IT-utvecklingens positiva drivkrafter kan tas till vara inom olika samhällsområden. Enligt utskottets mening är det angeläget att frågan om IT och hållbar utveckling uppmärksammas ytterligare i det fortsatta arbetet. Informationstekniken inrymmer intressanta förutsättningar för att skapa ett mer miljövänligt transportsystem och stödja visionen om ett hållbart samhälle.

I årets budgetproposition har regeringen aviserat att en IT-politisk proposition kommer att lämnas till riksdagen under våren 2005. Av regeringens redovisning framgår att propositionen bl.a. kommer innehålla en utvärdering av IT-politiken. Utskottet förutsätter att informationsteknikens betydelse för utvecklingen för miljö och ett ekologiskt hållbart samhälle därvid kommer att ytterligare utvecklas.

Stockholm den 12 oktober 2004

På trafikutskottets vägnar

Carina Moberg

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s), Carl-Axel Roslund (m) och Staffan Danielsson (c).

Avvikande mening

Johnny Gylling (kd) anför:

Enligt min mening är det angeläget att riksdagen tar frågorna om sjöfartens inverkan på miljön på stort allvar. Kristdemokraterna anser att det framför allt är på följande fyra områden som insatser bör göras.

Oljeutsläpp

Trots en del åtgärder fortsätter oljeutsläppen, framför allt i Östersjön, att vara ett stort problem. Utsläppen härrör från tankbåtsolyckor men framför allt från rengöringen ombord på olika typer av fartyg. Därför måste betydligt kraftfullare åtgärder vidtas. Kristdemokraterna anser att Sverige aktivt bör verka inom HELCOM för att fartygen skall kunna lämna sin spillolja gratis i alla Östersjöns hamnar.

När det gäller fartygshaverier måste beredskapen mot oljeolyckor höjas, bl.a. genom ökad kapacitet för nödutryckning och oljesanering samt utformning av farleder och trafikregler så att särskilt känsliga områden undviks. Vidare bör transport av olja i enkelskroviga fartyg förbjudas inom Sveriges ekonomiska zon.

Bekvämlighetsflaggningen

Även bekvämlighetsflaggningen av fartyg utgör ett problem i miljöarbetet. Vi anser att Sverige, främst inom EU, bör verka för att bekvämlighetsflaggning avskaffas. Så länge som bekvämlighetsflaggade fartyg finns kvar bör Östersjöländerna genom HELCOM införa lämpliga regler för att begränsa bekvämlighetsflaggade fartygs tillträde till vatten och hamnar i Östersjön.

Avgaser från sjöfart

I dag drivs många färjor med regelbunden trafik på Sverige med lågsvavlig och förhållandevis miljövänlig bunkerolja. Sverige har som första land i världen infört miljödifferenterade farledsavgifter. Principen är att fartyg som trafikerar svenska hamnar och som minskar sina utsläpp, t.ex. genom katalytisk avgasrening och användning av oljor med låg svavelhalt, skall få betala mindre i avgift. Investeringskostnaderna för att installera katalysatorer på fartyg är mycket höga. Ett fartyg med katalysator släpper i genomsnitt "bara" ut en femtedel så mycket kväveoxid som ett utan. Tidigare gavs investeringsbidrag för att installera katalysator. Vi anser att detta eller liknande system bör prövas igen.

Handel med utsläppsrätter

Kristdemokraterna anser att det system för handel med utsläppsrätter som nu växer fram bör innefatta även vägtransporterna, men även övriga delen av trafiksektorn bl.a. för att utsläppen från transporterna ökar snabbt. Ytterligare ett skäl är att kostnaden för att minska utsläppen är betydligt lägre inom industrin än inom transportsektorn. Hushållens och transportsektorns utsläppsreduktioner sker i dag till en betydligt högre marginalkostnad än vad som är fallet inom industrin. För att systemet skall bli effektivt är det avgörande att en så stor andel som möjligt av de totala utsläppen omfattas. Detta bör prövas så snart som möjligt.

Mot bakgrund av vad vi nu har anfört bör motion 2003/04: MJ63 (kd) tillstyrkas i berörda delar.

Innehållsförteckning

Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....	1
Transportsystem och infrastruktur.....	2
Utbyggnad av infrastrukturen.....	2
Järnvägstransporter.....	3
Vägtransporter.....	3
Sjöfart och luftfart.....	4
Havet.....	6
Mål för havsmiljöpolitiken.....	6
Regeringens bedömning.....	6
Internationellt miljö- och säkerhetssamarbete inom sjöfarten.....	7
IMO.....	7
EU 7	
Konventionen för skydd av den marina miljön i Nordostatlanten (Nordsjökonferensen).....	8
OSPAR.....	8
Konventionen för skydd av den marina miljön i Östersjön (HELCOM).....	8
Utredningar.....	9
Budgetpropositionen för år 2005.....	10
Det transportpolitiska delmålet en säker sjöfart.....	10
Det transportpolitiska delmålet en god miljö avseende sjöfarten.....	10
Inledning.....	11
Regionala åtgärder – Östersjön.....	12
Ökad säkerhet vid navigering.....	12
Åtgärder för att motverka systemet med bekvämlighetsflaggade fartyg.....	13
Utsläpp av olja.....	14
Utsläpp av svaveldioxid och kväveoxider.....	14
Sammanfattande ställningstagande.....	16
Begränsa klimatförändringarna.....	16
Mål för klimatpolitiken m.m.....	17
Internationellt samarbete på klimatområdet.....	17
FN:s konvention om klimatförändringar och Kyotoprotokollet.....	17
IMO.....	17
Utredningar, m.m.....	17
Propositioner.....	17
Ny informationsteknik.....	19
Organ m.m. inom Regeringskansliet för utveckling av IT.....	19
Utbyggnad av infrastrukturen på IT-området.....	19
Regionalt samarbete.....	19
Avvikande mening.....	22