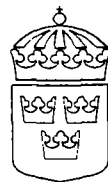


Trafikutskottets betänkande

1989/90:TU18

Sjöfart



1989/90
TU18

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet samtliga förslag under avsnittet Sjöfart i budgetpropositionens bilaga 8. Förslagen avser inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet, dess resultat-, pris-, soliditets- och service-mål samt verkets investeringar — allt under perioden 1990—1992. Förslagen avser vidare medelsanvisningar till ett flertal sjöfartsändamål. Den största medelsanvisningen — 550 milj.kr. — gäller Bidrag till svenska rederier. Förslaget skall ses mot bakgrund av riksdagens båda beslut under år 1988 om vissa sjöfartspolitiska åtgärder.

I ett avsnitt av betänkandet om sjöfartspolitikens allmänna inriktning avstyrks m-, fp- och c-yrkanden om införande av *ett svenskt internationellt fartygsregister* samt om upphävande av den s.k. *flagglagen*. M-, fp- och c-ledamöterna reserverar sig.

Ett stort antal motionsyrkanden syftar till att åstadkomma miljö-säkrare fartygstransporter. *Dubbla bounar på tankfartyg* — och andra konstruktionskrav såsom dubbla sidor — behandlas i m-, fp-, c- och mp-motioner. Flera av dessa motioner innehåller också krav på hamn- eller andra avgifter för att främja en utveckling mot dubbelbottnat tonnage. Samtliga dessa yrkanden avstyrks med hänvisning bl.a. till det arbete som pågår inom den internationella sjöfartsorganisationen, IMO. C-, vpk- och mp-ledamöterna reserverar sig.

Yrkanden i m- och fp-motioner om avslag på regeringens förslag till medelsanvisning för *Fritidsbåtsregister* och om upphävande av lagen om detta register avstyrks samt följs upp med en gemensam m- och fp-reservation.

Totalt behandlar utskottet ca 110 motionsyrkanden i en mångfald olika sjöfartsfrågor. Alla yrkandena avstyrks.

Till betänkandet är fogat 34 reservationer och tre särskilda yttranden.

Propositionen

Regeringen föreslår i proposition 1989/90:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt E. Sjöfart (s. 92–106)

1. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen har förordat om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1990–1992 (s. 92–96),

2. att riksdagen godkänner de resultat-, pris-, soliditets- och service- mål för sjöfartsverkets verksamhet som föredragande departementschefen har förordat för perioden 1990–1992 (s. 92–96),

3. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen har anfört om sjöfartsverkets investeringar under perioden 1990–1992 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån (s. 92–96),

4. att riksdagen till Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 120 200 000 kr. (punkt E1., s. 97–99),

5. att riksdagen till Fritidsbåtsregister för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 7 900 000 kr. (punkt E2., s. 99–100),

6. att riksdagen till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 46 000 000 kr. (punkt E3., s. 101),

7. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen har anfört om finansieringen av den särskilda sjömanspensionen (punkt E4., s. 102–103),

8. att riksdagen till Handelsflottans pensionsanstalt för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt E4., s. 102–103),

9. att riksdagen godkänner föredragande departementschefens förslag till finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd (punkt E5., s. 103–104),

10. att riksdagen till Handelsflottans kultur- och fritidsråd anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt E5., s. 103–104),

11. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen anfört i fråga om beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk (punkt E6., s. 104–105),

12. att riksdagen till Ersättning till viss kanaltrafik m.m. för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 69 780 000 kr. (punkt E6., s. 104–105),

13. att riksdagen till Stöd till svenska rederier för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 20 000 000 kr. (punkt E7., s. 105–106),

14. att riksdagen till Bidrag till svenska rederier för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 550 000 000 kr. (punkt E8., s. 106).

Motionerna

1989/90:T212 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

10. att riksdagen avslår regeringens förslag under anslaget E7, Stöd till svenska rederier, om 20 milj.kr.,

11. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett svenskt internationellt skeppsregister,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flagglagen,

13. att riksdagen upphäver lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister,

14. att riksdagen avslår förslaget om att till Fritidsbåtsregister (E2) för budgetåret 1990/91 anvisa ett förslagsanslag på 7,9 milj.kr.

1989/90:T214 av Karl Erik Olsson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om högre hamnavgifter för enkelbottnade fartyg,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att svenska regeringen skall verka för överenskommelser inom Helsingforskonventionen angående enkelbottnade fartyg,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om koncession för fartyg,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anmälningsplikt för fartyg som seglar in i Östersjön eller lastar gods i hamn i Östersjön,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om krav på oljesaneringsutrustning på fartyg i Östersjön.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1989/90:Jo749.

1989/90:T215 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

27. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett svenskt internationellt sjöfartsregister i enlighet med vad i motionen anförts.

1989/90:T233 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen beslutar att fritidsbåtsregistret skall avskaffas,

3. att riksdagen avslår regeringens förslag att till E2, Fritidsbåtsregister för budgetåret 1990/91 anvisa ett förslagsanslag på 7 900 000 kr.,

4. att riksdagen, under förutsättning att beslut tas om inrättandet av ett svenskt internationellt register, avslår regeringens förslag att till Bidrag till svenska rederier för budgetåret 1990/91 anvisa ett förslagsanslag på 550 000 000 kr.

1989/90:T236 av Roland Sundgren m.fl. (s) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av investeringar i Södertälje kanal.

1989/90:T243 av Håkan Hansson m.fl. (c) vari yrkas

1. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av offensiva insatser för att utveckla infrastrukturen i Skåne.

1989/90:T247 av Eva Johansson m.fl. (s) vari yrkas

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om införande av ekonomiska styrmedel för att medverka till en miljösäker tanksjöfart i Östersjön och på Mälaren.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1989/90:Jo861.

1989/90:T250 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

9. att riksdagen hos regeringen begär förslag om krav på dubbel botten på tankfartyg.

1989/90:T256 av Ylva Annerstedt m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bemanningsplanen för Stockholms skärgård.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1989/90:A297.

1989/90:T258 av Sven Eric Lorentzon m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder som minskar kustsjöfartens inkl. färjetrafikens negativa miljöeffekter.

1989/90:T601 av Knut Wachtmeister m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att omedelbart slopa registreringen av fritidsbåtar,

2. att riksdagen beslutar att förslagsanslag på 7 900 000 kr. till fritidsbåtsregister för budgetåret 1990/91 slopas.

1989/90:T602 av Gunilla André och Bengt Kindbom (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till lag om att fartyg som på Väneren transporterar olja och miljöfarliga kemikalier skall ha dubbla bottnar.

1989/90:T603 av Ewy Möller (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att omedelbart slopa registreringen av fritidsbåtar.

1989/90:T604 av Jan-Erik Wikström och Anne Wibble (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen upphäver lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister,

2. att riksdagen avslår förslaget om att till Fritidsbåtsregister (E2) för budgetåret 1990/91 anvisa ett förslagsanslag på 7 900 000 kr.

1989/90:T605 av Elving Andersson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lotsverksamheten i Brofjorden.

1989/90:T606 av Erik Holmkvist (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att fritidsbåtsregistret skall avskaffas.

1989/90:T607 av Birthe Sörestedt och Karin Wegestål (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om införande av förarbevis och fastställande av en nedre åldersgräns för framförande av motorbåtar som har stor motorstyrka.

1989/90:T608 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas

1989/90:TU18

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om initiativ till trepartsöverläggningar i syfte att uppnå samstämmiga riktlinjer för utveckling av svensk sjöfart,

2. att riksdagen beslutar att upphäva flagglagen,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett svenskt internationellt sjöfartsregister,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om värdesäkring av sjöfartsstödet,

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag om krav på dubbel botten på tankfartyg.

1989/90:T609 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att säkerheten i oljetrafiken skall förbättras,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vikten av att främja säkerheten genom successiv övergång till tankfartyg med dubbla sidor och bottnar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om brister i sjöfartsinspektionens kontroll av oljetankrar,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att oljetankrar med förutsedda brister i säkerhet stoppas innan insegling sker till svenska farleder.

1989/90:T610 av Marianne Jönsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av reguljär turisttrafik mellan Öland och Gotland.

1989/90:T611 av Carl Frick (mp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att ett system för platsreservationer enligt motionens intentioner utreds och tas i bruk,

2. att riksdagen hos regeringen begär att ett speciellt transportstöd tas fram enligt intentionerna i motionen.

1989/90:T613 av Sigrid Bolkéus och Axel Andersson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fritidsbåtar och miljö.

1989/90:T614 av Sven-Olof Petersson (c) och Karl-Gösta Svenson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en förläggning av isbrytarförbanden till Karlskrona.

1989/90:T616 av Sigge Godin (fp) och Martin Olsson (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utvecklingen i Härnösands kommun,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en lokalisering av isbrytarflottan till Härnösand.

1. att riksdagen begär att regeringen i internationella sammanhang verkar för en skärpning av den internationella regelskrivningen för oljetransporterande sjöfart,

2. att riksdagen begär att regeringen snarast ser över reglerna för sjöfart i svenska kustfarvatten och hamnar.

1989/90:T618 av Carl Frick m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att supertankrar lastade med olja förbjuds trafikera Östersjön,

2. att riksdagen beslutar att alla oljetransportfartyg i Östersjön, Vänern och Mälaren skall ha tredubbla skott och dubbla bottnar för att i möjligaste mån förebygga oljeutsläpp till följd av olyckor till havs,

3. att riksdagen beslutar att varje oljetransport skall märkas på ett sådant sätt att utsläppen kan spåras,

4. att riksdagen beslutar att Sverige skall verka för att ett sådant system accepteras internationellt.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1989/90:Jo769.

1989/90:T619 av Roy Ottosson m.fl. (mp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av skärpt lotstväng för miljöfarliga sjötransporter,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpta regler, samt förbud då alternativ finns, för sjötransport av miljöfarliga ämnen,

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag om märkning av olja för att möjliggöra identifikation vid oljeutsläpp,

5. att riksdagen beslutar att s.k. supertankrar skall förbjudas i Östersjön,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att alla oljetankrar som går i Östersjön och i insjövattnen skall ha särskilda skydd som dubbla bottnar etc.,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av internationella initiativ vad gäller miljökraven på sjöfarten,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikmässig miljökonsekvensanalys vid större industriprojekt, vägbyggen m.m. där bl.a. alternativ med sjöfart skall vägas in om så är tillämpligt,

9. att riksdagen beslutar att lämplig utbildning och behörighet skall krävas för att få framföra fartyg som är minst 7 meter långt eller maskindrivet fartyg som har en maximal hastighet på minst 7 knop,

10. att riksdagen beslutar att såväl sjötrafikföreskrifterna som kort A, dvs. symboler och förkortningar för svenska sjökort, skall medföras på alla fartyg som framdrivs av maskineri eller segel,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att sjötrafikföreskrifterna bör ses över i enlighet med vad som anförts i motionen,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att förändra fritidsbåtsregistret så att de minsta båtarna tas ur registret, och så att registret i övrigt kompletteras med uppgift om förarintyg e.d., motoreffekt m.m.,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av mer fullständig statistik från sjösäkerhetsrådet.

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av relevanta sanktioner mot vårdslöshet till sjöss.

1989/90:T620 av Carl Frick (mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att supertankers lastade med olja förbjuds trafikera Östersjön,

2. att riksdagen beslutar att alla oljetransportfartyg i Östersjön, Väneren och Mälaren skall ha tredubbla skott och dubbla bottnar för att i möjligaste mån förebygga oljeutsläpp till följd av olyckor till havs.

3. att riksdagen beslutar att varje oljetransport skall märkas på ett sådant sätt att utsläppen kan spåras,

4. att riksdagen beslutar att Sverige skall verka för att ett system för märkning av oljetransporter accepteras internationellt.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1989/90:N263.

1989/90:T621 av Ewy Möller m.fl. (m,s,c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas så att de reguljära färjeförbindelserna sommartid mellan Västervik och Visby återupptas.

1989/90:T622 av Tom Heyman och Sonja Rembo (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om långlotsning.

1989/90:T623 av Ingrid Hasselström Nyvall (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om

a) behovet av utökad kapacitet med en tredje färja på routerna fastlandet—Gotland,

b) betydelsen av sommartrafik på sträckorna Västervik—Visby och Öland—Visby.

1989/90:T624 av Lennart Nilsson och Nils T Svensson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en höjning av registreringsavgiften för fritidsbåtar i syfte att utveckla båtlivet i Sverige.

1989/90:T625 av Per Olof Håkansson och Nils T Svensson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en aktivering av hamnstatskontrollen i svenska hamnar.

1989/90:T627 av Ulla Pettersson m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens kostnader för Gotlandstrafiken.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om passagerarnas kostnader för Gotlandstrafiken,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en tredje färja i Gotlandstrafiken,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av utveckling av Gotlandstrafiken i övrigt.

1989/90:T628 av Karl-Göran Biörsmark och Lola Björkquist (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbud mot supertankrar med miljöfarligt gods att anlöpa svenska hamnar,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Sverige bör arbeta för ett förbud mot supertankrar i Östersjön.

1989/90:T629 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till svenskt internationellt skeppsregister,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bemanningskrav och arbetstidsbestämmelser,
3. att riksdagen beslutar att upphäva flagglagen,
4. att riksdagen hos regeringen begär utredning om farledsverksamheten,
5. att riksdagen hos regeringen begär utredning om lotsverksamheten,
6. att riksdagen beslutar avskaffa båtregistret,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljökrav för sjöfarten.

1989/90:T630 av Karl-Erik Svartberg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att öka säkerheten vid sjötransporter.

1989/90:T631 av Bertil Danielsson och Karl-Gösta Svenson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att nuvarande koncession för Gotlandstrafiken skall upphöra och att statens avtal med Nordström & Thulin omförhandlas, för att möjliggöra för andra företag att bedriva färjetrafik på Gotland.

1989/90:T632 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att återinföra tidigare gällande regler om sjömanspensionering,
2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till höjd sjömanspensionsavgift som betalas av redarna enligt lagen 1981:691 om socialavgifter.

1989/90:T633 av Elisabeth Fleetwood m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avskaffande av det offentliga båtregistret.

1989/90:T634 av Göthe Knutson och Karl-Gösta Svenson (båda m) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen tillsätter en expertutredning i syfte att överväga och föreslå åtgärder för säkrare sjötransporter med olja.

1989/90:T635 av Gunhild Bolander (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av att förutsättningar skapas för införskaflande av en tredje året-runtfärja till Gotlandstrafiken.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett särskilt trafikråd eller delegation underställd regeringen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en rättvisare taxesättning i Gotlandstrafiken.

1989/90:T636 av Gunhild Bolander och Sven-Olof Petersson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om högre hamnavgifter för enkelbottnade fartyg.

2. att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad i motionen anförts om anmälningsplikt för fartyg som seglar in i Östersjön.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Sveriges agerande för bättre internationella regelverk.

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett system med trafikledning i Östersjön.

1989/90:T637 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om konkurrensförhållandena på fraktmarknaden.

1989/90:T638 av Åsa Domeij och Roy Ottosson (båda mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att oljelaster som fraktas på fartyg märks,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att särskilda krav ställs på fartyg för oljetransporter i Östersjön, Hjälmaren och Vänern.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1989/90:Jo867.

1989/90:T639 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag med stränga miljökrav på fartygens utsläpp och oljeanvändning.

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en utveckling av sjöfartens trafikinformationssystem (TIC) i enlighet med motionens förslag.

5. att riksdagen i syfte att minska riskerna vid sjötransporter med farligt gods hos regeringen begär förslag om bättre övervakning ombord.

1989/90:T640 av Roy Ottosson m.fl. (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att hastigheten för fritidsbåtar i skärgården begränsas till maximalt 15 knop.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1989/90:Jo878.

1989/90:T641 av Ylva Annerstedt m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att tankfartyg i Stockholms skärgård och på Mälaren skall beläggas med krav på dubbelskrov,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om obligatorisk rapportering för fartyg i Mälaren samt om ökade befogenheter för lotsarna,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbud mot höghastighetsbåtar i linjetrafik.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1989/90:Jo880.

Utskottet

1 Inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet m.m.

Sjöfartsverket har inom transportsektorn till uppgift att svara för väsentliga delar av sjöfartens infrastruktur i form av sjövägar och säkerheten i dessa samt för att sjöfart kan bedrivas i svenska farvatten under säkra och effektiva former. Därtill svarar sjöfartsverket för säkerheten ombord på svenska fartyg oberoende av farvatten. Verksamheten inriktas huvudsakligen på handelssjöfartens intressen, men även fritidsbåtstrafikens och fiskets intressen skall beaktas.

Den 1 juli 1987 ombildades sjöfartsverket till affärsverk. Statsmakternas styrning av verksamheten sker genom att ekonomiska mål och servicemål fastställs på grundval av rullande treårsplaner. Verket tillämpar fr.o.m. år 1988 kalenderårsredovisning. Kostnader som inte skall ingå i handelssjöfartens betalningsansvar finansieras genom anslag över statsbudgeten.

I propositionen föreslås att riksdagen

1. godkänner vad föredragande departementschefen förordat om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1990—1992,

2. godkänner de resultat-, pris-, soliditets- och servicemål för verksamheten som förordats för perioden 1990—1992,

3. godkänner vad som anförts om sjöfartsverkets investeringar under perioden 1990—1992 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån.

Av propositionen framgår att sjöfartsverket i sin treårsplan för åren 1990—1992 angivit mål för samtliga verksamhetsgrenar och den planerade inriktningen av verksamheten under perioden. Sålunda anges t.ex. att målet för verksamheten med *farleder och utmärkning* är en säker vägledning av sjöfarten i Sverige omgivande farvatten samt att säkerställa framkomlighet och underlätta intågning av fartyg vid ned-

satt sikt och vintersjöfartsförhållanden. Som mål för *lotsningen* anges bl.a. att alla hamnar av betydelse för handelssjöfarten skall kunna påräkna lotsningsservice. Denna inriktning sägs innebära att verket skall ge en fullödlig service, som inte påverkas av de rationaliseringar som planeras. Målet för *isbrytningen* är att sjöfart skall kunna bedrivas året runt på alla väsentliga hamnar. Departementschefen säger sig kunna godta den av verket föreslagna allmänna inriktningen och omfattningen av verksamheten under treårsperioden 1990—1992 samt föreslagna servicemål.

Som övergripande ekonomiskt mål anger sjöfartsverket liksom tidigare full kostnadstäckning för den del av verksamheten som omfattas av handelssjöfartens betalningsansvar. *Det ekonomiska resultatet* bör tillgodose statsmakternas krav på avkastning på verkets fasta statskapital enligt fastställt avkastningsränta. Beträffande *prissättningen* anges som mål bl.a. att höjningar av de allmänna sjöfartsavgifterna skall hållas inom inflationsramen. Vidare föreslår verket *investeringar* till ett belopp av 286,1 milj.kr. under treårsperioden, vilket innebär en kraftig ökning av investeringsmedlen, med en från 85 % till 80 % minskad soliditet som följd. Departementschefen finner ingen anledning att nu revidera de mål för ekonomiskt resultat och prissättning som verket ställt upp för treårsperioden 1990—1992. I avvaktan på en översyn av den ekonomiska styrningen av affärsverken, som planeras att genomföras under år 1990, säger sig departementschefen inte kunna tillstyrka en långfristig sänkning av soliditeten i enlighet med sjöfartsverkets förslag. Mot bakgrund av verkets speciella investeringssituation anser han dock att ett tillfälligt underskridande till 80 %, som förutses för år 1992, kan medges. Detta skulle innebära att den av verket föreslagna investeringsplanen för åren 1990—1992 kan fullföljas i sina huvuddrag.

I motion T605 (c) framhålls att sjöfartsverket, som ett led i sin rationaliseringsverksamhet, planerar att avbemannas *lotsutkiken i Brofjorden* under vissa tider på dygnet. Planerna är enligt motionären oförenliga med kraven på en hög säkerhet i farleden i fråga. Denna är — betonas det — hårt trafikerad av oljetankrar. En olycka i detta känsliga område skulle därför få oöverskådliga konsekvenser. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna att den planerade nedskärningen inte bör komma till stånd.

Som utskottet framhållit ovan sker statsmakternas styrning av sjöfartsverkets verksamhet genom målstyrning på grundval av rullande treårsplaner. Utskottet har för sin del ingen erinran mot de av sjöfartsverket angivna målen för *lotsningen*. Enligt vad utskottet erfarit föreligger numera inte något förslag om en sådan nedskärning som motionären befarar. Då syftet med motionen sålunda torde få anses tillgodosett, avstyrker utskottet ett bifall till densamma. Regeringens förslag om godkännande av inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet i den del som nu är i fråga tillstyrks.

I motion T256 (fp) framhålls att några ytterligare nedskärningar i *sjöfartsverkets bemanning av Stockholms yttre skärgård* inte bör ske. Övervakningen bör i stället förbättras av sysselsättnings- och säkerhetspolitiska skäl men också med hänsyn till fritidsbåtarnas säkerhet.

Utskottet erinrar om de krav som ställs på sjöfartsverket att fortlöpande vidta åtgärder i rationaliserande och effektiviserande syfte för att kunna erbjuda sjöfartens olika intressenter en god service och samtidigt hålla tillbaka avgiftshöjningarna så långt som möjligt. I de fall sådana rationaliseringsåtgärder medför personalinskränkningar gäller förordningen (1982:136) om handläggning av vissa personalfrågor i statlig verksamhet utmed rikets kuster. Den handläggningsordning som förordningen föreskriver, och som bl.a. innebär att regeringen i sista hand kan pröva planerade personalminskningar inom ifrågavarande verksamhet, innebär enligt utskottets mening att dessa får en allsidig bedömning. Det kan tilläggas att sjöfartsverket — enligt vad utskottet erfarit — nu inte har några planer på personalinskränkningar i Stockholms skärgård.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet för sin del inte skäl till något sådant riksdagens uttalande som begärs i motion T256 (fp). Yrkandet härom avstyrks följaktligen. Förslaget i propositionen — att riksdagen godkänner vad som förordas om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet — tillstyrks i den del som nu är i fråga.

Utskottet tillstyrker också att riksdagen godkänner vad som förordas i propositionen om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1990—1992 i ovan ej berörda delar. Vidare tillstyrks regeringens förslag i fråga om verkets resultat-, pris-, soliditets- och service-mål och investeringar.

2 Anslaget Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster

Från anslaget betalas kostnader inom sjöfartsverkets ansvarsområde som inte skall ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om en medelsanvisning på 120,2 milj.kr. för nästa budgetår.

3 Anslaget Fritidsbåtsregister m.m.

Regeringen föreslår att 7,9 milj.kr. anvisas under anslaget för nästa budgetår. Det framhålls att den principiella utgångspunkten vid fastställande av registeravgiften — 30 kr. för år 1988 — var att avgiftsintäkterna de närmaste åren skulle täcka hela driftskostnaden för registret inkl. en periodiserad del av uppläggningskostnaden. Vidare förut-sattes att det färdiga registret skulle komma att omfatta 400 000 båtar. Av propositionen framgår att sjöfartsverket den 30 juni 1989 hade utfärdat registerbevis för ca 176 000 båtar. Verkets bedömning är att det totala antalet registerpliktiga båtar kan uppgå till ca 350 000, men man håller inte för uteslutet att den siffran kan visa sig vara för hög. Registeravgiften var även för år 1989 30 kr. och föreslås oförändrad

under innevarande år. Säkrare kunskaper bör — framhålls det i propositionen — vinnas om det faktiska antalet registreringsskyldiga båtar innan någon förändring görs.

I ett flertal motioner framställs yrkanden om avslag på regeringens förslag till medelsanvisning eller om avskaffande av registreringen och anslaget eller om upphävande av lagen om fritidsbåtsregister. Det gäller motionerna T212 (fp), T233 (m), T601 (m), T603 (m), T604 (fp), T606 (m), T629 (m) och T633 (m).

I motion T601 (m) framhålls att det nu — två år efter det att skyldigheten att låta registrera fritidsbåtar infördes — står klart att båtregistreringen blivit ett stort både ekonomiskt och administrativt misslyckande. I samband med ikraftträdandet den 1 januari 1988 beviljades ett anslag på 13 milj.kr. för att täcka kostnaderna för uppläggning av registret och för den inledande administrationen till dess registreringsavgifterna började flyta in. Avgiftsintäkterna de närmaste åren skulle täcka hela driftskostnaden inklusive en periodiserad del av uppläggningskostnaden för registret. Avgiften visade sig emellertid otillräcklig. För innevarande budgetår har ett anslag på 19 milj.kr. anvisats, och nu begär regeringen ytterligare 7,9 milj.kr. för nästa budgetår. Den av regeringen uttalade avsikten med registret var — framhåller motionärerna — bl.a. att underlätta sjöräddningens arbete samt polisens möjligheter att spåra stulna båtar. Nu visar det sig att såväl båtstölder som försäkringsbedrägerier underlättas av registreringsplikten, säger motionärerna, och ger exempel på hur sådant går till. De finner därför än större anledning att vidmakthålla sitt tidigare framförda krav på att registreringen av fritidsbåtar snarast upphör.

Lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister (prop. 1986/87:121) bereddes av kulturutskottet. I sitt av riksdagen godkända betänkande KrU 1986/87:22 (rskr. 347) sammanfattade utskottet de skäl för regeringens förslag som redovisades i propositionen i följande punkter.

1. Ett register är framför allt till nytta för de myndigheter — bl.a. kustbevakningen och sjöpolisen — som är verksamma i kontrollen av ordningen och säkerheten till sjöss.

2. Det statistiska material som kan tas fram med hjälp av registret kan tjäna som underlag i frågor som rör trafik med fritidsbåtar. Statistiken kan vidare användas i planeringen av hamnbyggnationer och annan samhällelig båtservice.

3. Ett fritidsbåtsregister kan underlätta tillämpningen av bestämmelserna om betalningsansvar i lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn.

4. Ett register kan få betydelse om i framtiden av säkerhets- och naturvårdsskäl behovet aktualiseras av speciella bestämmelser avseende hastighet m.m. för vissa båt- och motortyper eller för vissa regioner.

5. Ett fritidsbåtsregister är en förutsättning för införandet av obligatorisk ansvarsförsäkring.

6. Genom ett register kan båtägare nås med enkäter av betydelse för att underlätta och effektivisera planering och insatser för båtlivet.

7. Båtägare kan genom ett fritidsbåtsregister nås med information om bl.a. aktuell lagstiftning, sjösäkerhetsfrågor och naturvård.

8. Ett register ger samhället bättre möjligheter att kontrollera och styra hanteringen av uttjänta båtar, något som är av särskild betydelse sedan plasten fått ett genombrott som skrovmaterial.

9. Ett register kan få stor betydelse för kontroll av att skatter och tullar erläggs för importerade fritidsbåtar.

10. Ett fritidsbåtsregister kan möjliggöra en mera verksam inkomst- och förmögenhetsskattekontroll och göra kronofogdemyndighetens in- drivningsverksamhet effektivare.

Kulturutskottet fann dessa skäl sammantaget ha en sådan tyngd att de, i förening med vad lagutskottet i ett yttrande hade anfört om behovet av en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar, motiverade att riksdagen antog regeringens förslag.

Trafikutskottet gör för sin del ingen annan bedömning av betydelsen av ifrågavarande lagstiftning. Yrkandena om ett upphävande av lagen om fritidsbåtsregister avstyrks därför. Uppbyggnaden av registret medför ofrånkomligen en relativt hög initialkostnad, något som också förutsågs när riksdagen beslutade i frågan. Anslagsfinansieringen minskar nu kraftigt, från 19 milj.kr. för innevarande budgetår till 7,9 milj.kr. som är det belopp som regeringen föreslår för nästa budgetår. Denna anslagsberäkning föranleder ingen erinran från utskottets sida. I likhet med departementschefen vill utskottet betona det angelägna i att sjöfartsverket snarast söker klarlägga antalet återstående registreringspliktiga fritidsbåtar och med berörda myndigheter diskuterar vilka åtgärder som bör vidtas för att påskynda registreringen av dessa båtar. När registret är utbyggt och etablerat finns också anledning att tro att det effektivare än vad som tidigare varit möjligt skall kunna användas för att förhindra, och i förekommande fall utreda, båtstölder och båtförsäkringsbedrägerier.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag till medelsanvisning och avstyrker samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga.

I motion T624 (s) begärs en *höjning av avgiften till fritidsbåtsregistret* till 100 kr. De genom en sådan höjning ökade registerintäkterna skulle enligt motionärerna tillföras en fond och användas för att utveckla båtlivet.

Utskottet delar departementschefens uppfattning att registeravgiften bör vara oförändrat 30 kr. i avvaktan på att man vinner kunskap om det faktiska antalet registreringskyldiga båtar. Motionen avstyrks följaktligen.

I motion T619 (mp) begärs vissa *förändringar av fritidsbåtsregistret*. Dessa skulle innebära att fartyg som har en största längd som understiger sju meter och att maskindrivna fartyg med en maximal fart av sju knop befrias från registreringskyldighet. Vidare skulle registret kompletteras med uppgift huruvida ägaren har förarintyg eller kustskjeparintyg eller högre kompetens samt om båtens motoreffekt och bredd.

Utskottet finner de regler som gäller för fritidsbåtsregistret väl avvägda och kan därför inte förorda någon sådan ändring som begärs i motionen. Det kan tilläggas att reglerna innebär att registret skall innehålla uppgift om bl.a. en båts största längd och bredd och motoreffekt. Med det sagda avstyrks motionsyrkandet.

4 Anslaget Transportstöd för Gotland m.m.

Från anslaget ges statsbidrag till linjesjöfarten på Gotland. Transportstödet omfattar såväl person- som godsbefordran och är inbyggt i den taxa som tillämpas. Vidare ges från anslaget ett bidrag till vissa lastbilsföretag för att täcka de merkostnader som inte kompenseras av det s.k. Gotlandstillägget.

I propositionen föreslås en medelsanvisning på 46 milj.kr. för nästa budgetår. Utskottet tillstyrker detta förslag.

Omfattningen av färjetrafiken till Gotland behandlades i proposition 1985/86:105 (bet. TU 26, rskr. 347). Riksdagens beslut innebär att den statsunderstödda trafiken skulle fortsätta på en nordlig och en sydlig linje. Sedan den 1 januari 1988 drivs färjetrafiken på Gotland av N&T Gotlandslinjen AB med stöd av en av regeringen meddelad koncession. De ekonomiska mellanhavandena mellan staten och Nordström & Thulin (N&T) regleras i ett avtal mellan parterna. Av avtalet — i offentliggjorda delar — framgår att koncessionstrafiken förutsätts avse trafik mellan Nynäshamn och Visby och omvänt (norra linjen) samt mellan Oskarshamn/Västervik och Visby och omvänt (södra linjen). Antalet enkelturer i koncessionstrafiken förutses på norra linjen uppgå till ca 900 per år och på södra linjen till ca 800 per år. Rederiet har rätt att driva kompletterande trafik utöver den turlista som staten fastställer. Inkomster från sådana turer tillfaller rederiet utöver sådant beräknat bortfall av intäkter i av staten fastställda turer som kan beräknas ha uppstått på grund av kompletteringsstrafiken. Rederiet drev sådan kompletteringstrafik under sommaren 1988 mellan Nynäshamn och Visby samt mellan Västervik och Visby. Någon kompletterande passagerartrafik bedrevs emellertid inte under år 1989 och väntas inte heller förekomma innevarande år.

Godstrafiken med färjor på Gotland har under de senaste två åren ökat med ca 10 %. Även passagerartrafiken har under samma tid ökat så att antalet passagerare per år nu för första gången överstiger 900 000 per år. Tidigare under 1980-talet var antalet passagerare per år tämligen konstant 840 000—860 000. Enligt vad utskottet erfarit kommer rederiet — i likhet med vad som skett tidigare — att under högsäsongen innevarande år sätta in en godsfärja i trafik mellan Nynäshamn och Visby och mellan Oskarshamn och Visby för att avlasta de båda passagerar- och godsfärjor som nu används.

I motion T623 (fp) framhålls betydelsen av sommartrafik på sträckorna Västervik—Visby och Öland—Visby.

I motion T621 (m.s.c) framhålls att regeringen bör vidta åtgärder så att de reguljära färjeförbindelserna sommartid mellan Västervik och Visby återupptas.

I motion T610 (c) betonas vikten från bl.a. turismsynpunkt av reguljär färjetrafik sommartid mellan Öland och Gotland.

Utskottet vill med anledning av dessa motionsyrkanden framhålla att det ovan nämnda riksdagsbeslutet innebär att staten tar ett ekonomiskt ansvar för ett visst basutbud i färjetrafiken på Gotland, bestående av trafik mellan Nynäshamn och Visby samt mellan Oskarshamn och/eller Västervik och Visby. Enligt vad utskottet erfarit bedöms det tonnage som används i trafiken mellan Oskarshamn och Visby ha tillräcklig kapacitet, i vart fall under innevarande år, för att transportera samtliga som vill resa på den södra linjen. Vidare finner inte rederiet en trafik mellan Västervik och Visby eller mellan Öland och Gotland företagsekonomiskt motiverad. Härtill kommer att en sådan trafik försvagar underlaget för trafiken på linjen Oskarshamn—Visby och därmed möjligheterna att nå lönsamhet i den trafiken. Med försvagad lönsamhet ökar behovet av statsbidrag. Utskottet erinrar om det trafikpolitiska målet att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad (prop. 1987/88:50, bet. TU 13, rskr. 159). Basutbudet i färjetrafiken och flygförbindelserna med Gotland synes väl ägnade att motsvara de krav som denna målsättning innebär. Med det sagda avstyrks samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga.

I motionerna T623 (fp), T627 (s) och T635 (c) uttalas önskemål om att *en tredje färja i Gotlandstrafiken* sätts in på året-runt-basis. En sådan färja bör enligt den förstnämnda motionen under sommartid kunna användas på linjen Västervik—Visby.

Som utskottet redan framhållit kommer, mot bakgrund av ökningen i trafiken på senare tid, en tredje färja — för enbart godstransporter — att sättas in i trafiken mellan fastlandet och Gotland under kommande högsäsong. Om trafikökningen fortsätter, förutsätter utskottet att transportrådet och rederiet överväger möjligheterna att i än högre grad söka tillgodose motionärernas önskemål. Med det anförda finner utskottet syftet med motionsyrkandena i huvudsak tillgodosett. Ett bifall till desamma avstyrks följaktligen.

I motion T631 (m) och T623 (fp) aktualiseras frågan om *konkurrens i färjetrafiken på Gotland*. Motionärerna vill ha till stånd en trafik sommartid mellan Öland och Gotland. I den förstnämnda motionen framhålls att nuvarande koncession för Gotlandstrafiken bör upphöra och statens avtal med Nordström & Thulin omförhandlas för att göra det möjligt för andra företag att bedriva färjetrafik på Gotland. I den sistnämnda motionen framhålls att linjen Öland—Gotland bör öppnas för ett rederi utanför koncessionen.

Behovet av konkurrens i Gotlandstrafiken tillgodoses enligt utskottets mening genom att upphandlingen av denna sker i konkurrens mellan olika anbudsgivare på sätt som skedde då N&T tilldelades koncessionen. Som utskottet tidigare vid ett flertal tillfällen framhållit skulle en uppdelning av trafiken mellan olika företag kräva en insats

av ytterligare tonnage och därmed minska det totala kapacitetsutnyttjandet, varigenom anspråken på statsbidrag skulle öka eller taxehöjningar bli nödvändiga. Utskottet vidhåller denna inställning och avstyrker därför motionsyrkandena.

I motion T627 (s) begärs en *ökning av det statliga stödet till Gotlands-trafiken*. Motionärerna framhåller att denna trafik inte under något av åren 1980—1987 kostade staten mindre än 50 milj.kr. Kostnaden är nu ungefär 40 milj.kr. I jämförelse med konsumentprisindex har statens kostnad för Gotlandstrafiken minskat betydligt mer. Om denna kostnad skulle ha utvecklats i takt med penningvärdet från 1980-talets början, skulle den nu uppgå till mer än 100 milj.kr. Det bör sålunda — betonar motionärerna — finnas utrymme för en utveckling av det statliga stödet till trafiken.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande erinra om att riksdagens beslut med anledning av den nämnda proposition 1985/86:105 om färjetrafiken till Gotland innebar att denna skulle rymmas inom en kostnadsram av ca 40 milj.kr. Det trafikpolitiska målet, en tillfredsställande trafikförsörjning för Gotland, bedömdes kunna tillgodoses inom denna ram. Det sålunda angivna målet ligger fast och synes kunna tillgodoses inom ramen för det anslag på 46 milj.kr. för nästa budgetår, som utskottet i det föregående tillstyrkt. Med det sagda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

I sammanhanget bör erinras om att riksdagens revisorer beslutat granska koncessionsavtalet mellan staten och N&T med tonvikt på frågeställningar rörande bl.a. avtalets kostnadskonsekvenser för staten och avtalad servicenivå. Resultatet av revisorernas granskning väntas föreligga i mars innevarande år.

I motionerna T627 (s) och T635 (c) behandlas *taxesättningen i färjetrafiken på Gotland*.

I den förstnämnda motionen erinras om att riksdagen uttalat att taxesättningen skall gynna gotlänningarna. Det framstår dock som en märklig uppdelning — säger motionärerna — att man beroende av bostadsort skall betala olika taxor för samma resa. Utflyttade gotländska ungdomar och andra, anhöriga till boende på Gotland, fritidsgotlänningar med flera grupper har ett lätt förståeligt behov av rimliga resekostnader.

I den sistnämnda motionen framhålls att den nya järnvägspolitiken innebär att staten tar huvudansvaret för infrastrukturen, medan SJ svarar för trafiken. Om färjor och hamnanläggningar betraktades som infrastrukturella och staten svarade för dessa kostnader, skulle kostnadsbilden i Gotlandstrafiken radikalt förändras. En ekonomisk analys som transportrådet genomförde år 1985 visade att trafikintäkterna översteg de rörliga kostnaderna. Då ingick ändå hamnavgifterna i de rörliga kostnaderna.

Riktlinjer för fastställande av taxor i färjetrafiken på Gotland behandlades i den nämnda propositionen 1985/86:106 om färjetrafiken till Gotland. I propositionen föreslogs att den dåvarande bindningen av persontaxan i färjetrafiken till SJ-taxan skulle slopas och persontrafik-

avgifterna i stället fastställas med hänsyn främst till trafikens kostnadsutveckling, anspråken på kapacitet och komfort, trafikens marknadsmässiga villkor samt det av riksdagen anvisade anslaget. Statens bidrag till Gotlandstrafiken bör — betonades det i propositionen — även i framtiden i första hand komma gotlänningarna till godo. Övriga trafikanter bör betala efter principen att den som ställer anspråk på kapacitet skall betala för den, eftersom bidragsnivån i hög grad påverkas av den trafik som tonnaget måste dimensioneras för. Sammanfattningsvis förordades i propositionen en kraftfull prisdifferentiering.

I sitt av riksdagen godkända betänkande med anledning av propositionen (bet. TU 1985/86:26, rskr. 347) sade sig utskottet kunna instämma i vad som anfördes i propositionen om riktlinjer för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken. Vidare framhölls i betänkandet att även utskottet fann det angeläget att statens bidrag till trafiken i första hand kommer gotlänningarna till godo. Utskottet sade sig därför utgå från att taxesättningen för dem skulle få en sådan utformning att kostnaden för en färjeresa mellan Gotland och fastlandet eller vice versa inte skulle i väsentlig mån avvika från den genomsnittliga kostnaden för en resa av motsvarande längd på fastlandet. Med hänsyn till turismens betydelse för Gotland sade sig utskottet också förutsätta att prisdifferentieringen skulle förenas med andra åtgärder i syfte att stärka och vidmakthålla turismens roll.

Utskottet finner inte för sin del skäl att ompröva ifrågavarande riksdagsbeslut och avstyrker därför motionsyrkandena. Det bör tilläggas att nuvarande taxesättning i färjetrafiken har fått en utformning som synes svara mot det av utskottet i det nämnda betänkandet uttalade önskemålet. Det förtjänar vidare framhållas att även icke-gotlänningar erbjuds flera olika former av rabatter.

I motion T627 (s) framställs även önskemål om *förbättringar i Gotlandstrafiken* genom bl.a. tätare avgångar och snabbare förbindelser.

Utskottet förutsätter att transportrådet och rederiet, inom ramen för vad nuvarande anslag och taxor medger, tillvaratar alla möjligheter att erbjuda resenärerna en så god service som möjligt. Med det sagda avstyrks motionsyrkandet.

I motion T611 (mp) begärs ett *särskilt transportstöd för Gotland*. Stödet skulle innebära att en resa till eller från ön aldrig skulle kosta en enskild eller en familj mer än bensinkostnaden för att köra bil med oblyad bensin på en vägsträcka motsvarande avståndet mellan Nynäshamn och Visby.

Motionärens önskemål tillgodoses enligt utskottets mening i rimlig utsträckning genom nuvarande taxesättning i färjetrafiken på Gotland. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandet.

I motion T611 (mp) framhålls också att ett system för *platsreservationer i färjetrafiken på Gotland* — vilket närmare beskrivs i motionen — bör införas.

Utskottet utgår från att rederiet ser till att platsreservationer görs på ett ändamålsenligt sätt. Något riksdagens uttalande i frågan synes inte böra komma i fråga, varför yrkandet härom avstyrks.

I motion T635 (c) begärs inrättandet av ett *trafikråd för Gotland*. Till stöd för sitt önskemål åberopar motionären att Gotlandstrafiken och ändringar i denna har största tänkbara regionalpolitiska dignitet.

Som utskottet framhöll i sitt av riksdagen godkända betänkande 1988/89:TU12 finns till transportrådet knutet en samrådsgrupp för vissa planeringsfrågor — t.ex. tidtabeller — som gäller färjetrafiken till Gotland. I gruppen ingår bl.a. företrädare för länsstyrelsen på Gotland, Gotlands kommun samt turistnäringen och näringslivet i övrigt. Utskottet vidhåller sin i det nämnda betänkandet uttalade uppfattning att något ytterligare samrådsorgan inte synes erforderligt och avstyrker motionsyrkandet.

5 Anslaget Handelsflottans pensionsanstalt

Handelsflottans pensionsanstalt (HPA) handlägger ärenden om pensionering av sjömän enligt kungörelsen (1972:412) om sjömanspension (ändrad senast 1989:264). Enligt lagen (1981:691) om socialavgifter skall arbetsgivare som sysselsätter sjömän betala sjömanspensionsavgift. Kostnaderna för pensionsanstaltens administration betalas med dessa avgifter. Av medlen tas ett så stort belopp i anspråk till pensionsanstalten som motsvarar summan av anstaltens avlöningar och omkostnader med avdrag för 1 000 kr.

Departementschefen erinrar om att riksdagen i december 1989 beslutat om slopande — med iakttagande av en viss övergångsordning — av den särskilda sjömanspensioneringen fr.o.m. den 1 januari 1990 (prop. 1989/90:4, bet. TU7, rskr. 27).

Av propositionen framgår att HPA i en skrivelse till regeringen i november 1989 redovisat att marknadsvärdet av HPA:s fondkapital då uppgick till 81 milj.kr. Den av riksdagen beslutade övergångsordningen innebär — framhåller departementschefen — att fondkapitalet kan beräknas vara slut år 1993. Den fortsatta finansieringen av pensionsåtagandena — efter det att fondkapitalet förbrukats — hör ske genom upplåning i riksgäldskontoret och genom redaravgifter. Upplåningsbehovet kan uppskattas till ca 75 milj.kr. exkl. räntekostnader. Upplåningen i riksgäldskontoret bör ske genom sjöfartsverkets försorg. Verket får därefter ställa nödvändiga medel till HPA:s disposition. Upptagna lån och därmed sammanhängande räntekostnader skall återbetalas genom redaravgifter. För nästa budgetår förutses inte något upplåningsbehov.

I motion T632 (vpk) yrkas (1) att riksdagen beslutar om återinförande av tidigare gällande regler om sjömanspensioneringen och (2) att riksdagen hos regeringen begär förslag till höjd sjömanspensionsavgift att betalas av redarna enligt lagen om socialavgifter.

Riksdagen har som nämnts så sent som i december 1989 beslutat om slopande av den särskilda sjömanspensioneringen fr.o.m. den 1 januari

1990. Utskottet finner ingen anledning ompröva beslutet och avstyrker därför motionsyrkandena samt tillstyrker regeringens förslag att riksdagen godkänner vad departementschefen anfört om *finansieringen av den särskilda sjömanspensionen*.

Vidare tillstyrker utskottet regeringens förslag att riksdagen till Handelsflottans pensionsanstalt för nästa budgetår anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

6 Anslaget Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) planlägger, samordnar och genomför kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk.

I propositionen föreslås att kostnaderna för rådets verksamhet skall avräknas mot fyravgifterna och att över statsbudgeten skall anvisas ett belopp om 1 000 kr. Avräkningen bör dock inte utgöra mer än 9 % av fyravgifterna. Eventuella överskott från rådets filmverksamhet samt intäkter från övrig service utomlands, lämnad inom ramen för den ordinarie verksamheten, bör HKF få tillgodoräkna sig. Eftersom fyravgifterna är beroende av trafikens omfattning kan — framhåller departementschefen — avräkningen på högst 9 % komma att bli otillräcklig för finansiering av HKF:s budgeterade verksamhet. Han förordar därför att regeringen, om så krävs, får göra avsteg från den gällande procentavräkningen för finansieringen av HKF:s verksamhet för budgetåret 1990/91.

Utskottet utgår från att en högre avräkning från fyravgifterna än med 9 % kan komma i fråga endast om regeringen bedömer det som synnerligen angeläget. Vidare förutsätter utskottet att alla möjligheter tillvaratas att rationalisera HKF:s verksamhet, så att avräkningen underskrider ett belopp som svarar mot 9 % av fyravgifterna. Med det sagda tillstyrker utskottet regeringens förslag till *finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd*. Även förslaget till medelsanvisning tillstyrks.

7 Anslaget Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Från anslaget kompenseras Trollhätte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse enligt statsmakternas beslut om att slopa de särskilda passageraravgifterna för Vänertrafiken (prop. 1978/79:24, bet. TU 6, rskr. 61). Riksdagen har därefter beslutat (prop. 1985/86:100 bil. 8, bet. TU 14, rskr. 228) att kostnaderna skall betalas av staten.

Regeringen föreslår en medelsanvisning på 69,8 milj.kr. Härav avser 64,0 milj.kr. ersättning till kanalverket och 5,8 milj.kr. ersättning till seglationsstyrelsen. Eftersom kanalverket tillämpar kalenderårsredovisning kommer regeringens beslut om driftstat före kalenderårets början att omfatta del av kalenderår för vilken riksdagen vid tidpunkten för beslut om driftstat inte anvisat något anslag. Departementschefen förordar därför, i likhet med tidigare år, att riksdagen godkänner att ersättningen från anslaget även i fortsättningen får beslutas för kalenderår.

Utskottet tillstyrker att riksdagen godkänner det som anförts i propositionen om *beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk* och den föreslagna medelsanvisningen.

1989/90:TU18

8 Anslaget Stöd till svenska rederier

Våren 1982 fattade riksdagen beslut om vissa sjöfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:217, bet. TU 37, rskr. 437). Beslutet innebar bl.a. ett tidsbegränsat stöd till svenska rederier. Stödet grundas i normalfallet på den sjömansskatt som inbetalts åren 1982—1985. I nu förevarande proposition föreslås en medelsanvisning på 20 milj.kr. för nästa budgetår.

I motion T212 (fp) yrkas avslag på förslaget till medelsanvisning. Motionärerna framhåller att stödet — efter tillkomsten av anslaget Bidrag till svenska rederier — inte längre behövs.

Utskottet erinrar om att ifrågavarande stöd i normalfallet grundas på den sjömansskatt som inbetalts åren 1982—1985. Sistnämnda år är det sista kvalifikationsåret för stödet, som inte kan utgå längre än till år 1992. Utskottet finner för sin del inte skäl att nu ompröva det nämnda riksdagsbeslutet. Med hänvisning härtill, och då departementschefens anslagsberäkning inte givit utskottet anledning till erinran, tillstyrks regeringens förslag och avstyrks motionsyrkandet.

9 Anslaget Bidrag till svenska rederier samt den allmänna inriktningen av Sveriges internationella sjöfartspolitik

Våren 1988 fattade riksdagen beslut om vissa sjöfartspolitiska åtgärder (prop. 1987/88:129, bet. TU 27, rskr. 337). Beslutet innebar att ett särskilt stöd lämnas till svenska rederier för att sänka den del av redarnas bemanningskostnader som avser sociala avgifter. Bidraget har införts fr.o.m. den 1 januari 1989 med 38 000 kr. per helårsanställd sjöman sysselsatt på svenskt handelsfartyg i fjärrfart. Kalenderåret 1988 utgör första kvalifikationsår. För detta bidrag föreslås i propositionen en medelsanvisning på 300 milj.kr. för nästa budgetår. I december 1988 beslutade riksdagen att utöver nämnda bidrag införa ett särskilt statsbidrag till svenska rederier som motsvarar den sjömansskatt som inbetalas för sjömän sysselsatta på svenska handelsfartyg i fjärrfart (prop. 1988/89:56, bet. TU6, rskr. 85). Kostnaderna för nästa budgetår beräknas i propositionen till 250 milj.kr. Förslaget till medelsanvisning omfattar därmed totalt 550 milj.kr.

I samband med 1988 års båda riksdagsbeslut avtog riksdagen ett flertal yrkanden om införande av *ett svenskt internationellt fartygsregister*. Vad förespråkarna av ett sådant register syftar till är att stärka den svenska handelsflottans internationella konkurrenskraft genom att inom ramen för s.k. lokala avtal göra det möjligt att sänka bemanningskostnaderna. Lokala avtal innebär att utländska besättningar kan anställas på fartyg på grundval av kollektivavtal som tecknas med de fackliga organisationerna i sjöfolkets hemländer.

Förslag om ett svenskt internationellt fartygsregister återkommer i ett flertal motioner, som utskottet nu har att behandla. Det gäller motionerna T212 (fp), T215 (m), T608 (c) och T629 (m).

I den förstnämnda m-motionen framhålls följande: Lika litet som övrig svensk industri på anläggningar i utlandet måste anställa svenskar skall sjöfartsnäringsen behöva göra det. Ägandet, driften och sjöfartskunnandet kan då behållas i Sverige, även om vissa fartyg har internationella besättningar. Detta ger i sin tur förutsättningar för en ökad sysselsättning för svenskt sjöfolk. Ett internationellt register ger bättre konkurrenskraft och därmed en större omfattning på den svenska sjöfarten. Denna måste ges goda förutsättningar inför den framtid då alla andra länder antingen har egna internationella register eller tillgång till gemensamt EG-register.

Utskottet har under de senaste två åren vid en rad tillfällen behandlat den sålunda aktualiserade frågan. Så skedde senast i november 1989 i det av riksdagen godkända betänkandet 1989/90:TU8. Utskottet vidhåller sin där uttalade uppfattning att ett svenskt internationellt fartygsregister skulle kunna innebära att man på svenska fartyg underlåter att tillämpa svenska lagregler på väsentliga områden — inte minst det arbetsrättsliga — i en utsträckning som synes oförenlig med svensk rättsuppfattning. Motionsyrkandena avstyrks följaktligen.

I motion T233 (m) yrkas att riksdagen, under förutsättning att beslut tas om inrättandet av ett svenskt internationellt fartygsregister, avslår regeringens förslag att till *Bidrag till svenska rederier* för nästa budgetår anvisa 550 milj.kr.

Utskottet har ingen erinran mot ifrågavarande anslagsberäkning. Med hänvisning härtill och till utskottets ställningstagande i registerfrågan tillstyrks regeringens förslag till *medelsanvisning* och avstyrks motionsyrkandet.

I motion T608 (c) framhålls att syftet med ifrågavarande sjöfartspolitiska stöd är att stärka de svenskflaggade och svenskbemannade fartygens konkurrenskraft genom att kompensera deras höga kostnadsläge i jämförelse med lågkostnadsflaggade fartygs. För att inte denna skillnad skall öka fordras det att en indexuppräknings byggs in i det svenska stödsystemet så att åtminstone den inhemska kostnadsutvecklingen balanseras. Det krävs med andra ord en *värdesäkring av sjöfartsstödet*. Bidraget på 38 000 kr. per helårsanställd sjöman borde nu vara minst 43 000 kr. för att motsvara värdet av stödet i utgångsläget.

Enligt utskottets mening är sjöfartsstödet i sin nuvarande omfattning väl ägnat att tillgodose sitt syfte. Utskottet är därför inte berett att förorda en indexering av stödet och avstyrker motionsyrkandet.

I motion T608 (c) begärs *sjöfartspolitiska trepartsöverläggningar* mellan företrädare för samhället, rederinäringsen och fackliga organisationer. Motionärerna framhåller att det är viktigt att partsintressena kommer till tals när det gäller utformningen av en framtidsinriktad näringspolitik på sjöfartsområdet. Därför bör regeringen ta initiativ till sådana

överläggningar i syfte att nå fram till en på en helhetssyn grundad ny näringspolitik för de svenska rederierna som internationellt verkande företag. För att hantera sjöfartens problem krävs ett helhetsgrepp där aspekterna bytesbalans, transportpolitik, miljö, transportekonomi, internationalism och nationell beredskap beaktas.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande erinra om att riksdagens beslut under år 1988 om det nämnda sjöfartsstödet föregicks av en intensiv allmän debatt, baserad på ett flertal förslag till sjöfartspolitiska åtgärder i riksdagsmotioner samt från bl.a. Sveriges redareförening och fackliga organisationer.

I sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1987/88:8 utgick utskottet bl.a. från den debatt som fördes med anledning av dessa förslag och framhöll att regeringen snarast möjligt borde förelägga riksdagen förslag om sjöfartspolitiska åtgärder. Utskottet konstaterade att den svenska handelsflottan hade minskat kraftigt på senare år och sade sig finna den utvecklingen ägnad att inge allvarlig oro i fråga om möjligheterna att behålla en svensk handelsflotta av rimlig omfattning till trygghet av landets transportförsörjning i krissituationer. Sjöfartsnäringen är vidare — betonade utskottet — väsentlig inte bara från beredskapssynpunkt. Den bidrar också till att stärka Sveriges bytesbalans. Sysselsättningsaspekterna berör inte endast de ombordanställda utan också andra sjöfartsanknutna verksamheter än själva fartygsdriften.

I proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet betonades att Sverige för sin utrikeshandel är närmast helt beroende av sjötransporter i någon form. Sjöfartens andel inkl. färjetrafiken av såväl export- som importgodset uppgick t.ex. år 1986 till ca 82 %. Effektiva sjötransporter var sålunda av strategisk betydelse för den svenska utrikeshandeln. Vidare framhölls att tillgången till sjötransporter ger ökad valfrihet för näringslivet och därmed lägre transportkostnader. Vad gäller miljöaspekterna på sjöfarten framhölls det i den trafikpolitiska propositionen att betydande framsteg redan gjorts i ansträngningarna att minska utsläppen i havet av olja m.m. och nedskräpningen med avfall. För dessa frågor — sade föredragande departementschefen — har också etablerade internationella samarbetsformer utvecklats. Sjöfartsverket arbetar fortlöpande med problemen, varför några ytterligare riktlinjer inte syntes erforderliga. Det betonades samtidigt att fortsatt uppmärksamhet bör ägnas åt sjöfartens vattenföroreningsfrågor. Riksdagen lämnade det sålunda anförda utan erinran (bet. TU 1987/88:17, rskr. 246 och bet. TU 1987/88:23, rskr. 324). Utskottet vill i detta sammanhang erinra om det handlingsprogram för miljösäkrare sjötransporter som riksdagen antog år 1981 (prop. 1980/81:119 bil. 2, bet. TU 31, rskr. 422).

I fråga om sjöfartens utsläpp av luftföroreningar bör det erinras om att sjöfartsverket — såsom aviserades i den trafikpolitiska propositionen — fått regeringens uppdrag att i samråd med naturvårdsverket och berörda hamnkommuner söka få fram ett underlag för utsläppskrav och tekniska specifikationer för maskiner och drivmedel. Sjöfartsverket väntas redovisa sitt uppdrag för regeringen i maj innevarande år.

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet för sin del inte nu något behov av sådana överläggningar som motionärerna föreslår, varför yrkandet härom avstyrks.

Lagen (1989:990) om tillstånd till överlåtelse av skepp — den s.k. *flagglagen* — bör enligt motionerna T212 (fp), T608 (c) och T629 (m) upphävas. Lagen antogs av riksdagen så sent som i december 1989 och ersätter 1977 års flagglag, som upphörde att gälla samtidigt som den nya lagen trädde i kraft den 1 januari 1990 (prop. 1989/90:22, bet. TU8, rskr. 62). Den nya lagen motiveras främst av beredskapsskäl och innebär i likhet med den gamla att ett svenskt registreringspliktigt skepp eller andel däri inte får överlätas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Enligt de tre motionerna bör lagen upphävas.

I m-motionen framhålls att den nya lagen inte har någon reell motivering. Den största delen av den svenska handelsflottan saknar betydelse för vår beredskap — säger motionärerna — och någon krigsplacering sker inte för huvuddelen av tonnaget. Lagen är dessutom oklar, eftersom regeringen skall avgöra från fall till fall vad som skall gälla.

Enligt utskottets mening är det nödvändigt att staten med sitt ansvar för den svenska beredskapen förbehåller sig rätten till insyn i och visst inflytande över överlåtelser av svenska fartyg till utlandet. Det förtjänar erinras att ifrågasvarande riksdagsbeslut innebär att tillstånd normalt skall ges om överlåtelsen sker utan ett bevarat svenskt driftsinflytande. I fråga om tillstånd till överlåtelser *med* ett bevarat svenskt driftsinflytande innebär den nya lagen vissa lättnader i jämförelse med den gamla. Med det sagda avstyrks motionsyrkandena.

10 Miljöfrågor

Frågor om åtgärder mot oljeskador m.m. till sjöss behandlas i ett flertal motioner.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att sådana frågor behandlades av Kommittén för miljörisker vid sjötransporter (MIST) i dess betänkande SOU 1979:43—45 *Ren Tur* — program för miljösäkra sjötransporter. Betänkandet låg till grund för proposition 1980/81:119 om miljösäkrare sjötransporter. Riksdagens beslut med anledning av propositionen, i den del som bereddes av trafikutskottet, framgår av betänkandet TU 1980/81:31 (rskr. 422).

Som framhölls i beslutet medför sjöfartens internationella karaktär att åtgärder på sjösäkerhetsområdet, för att bli verkningsfulla, vanligtvis måste vidtas i internationellt samarbete. På det globala planet bedrivs ett sådant samarbete inom den internationella sjöfartsorganisationen, IMO (International Maritime Organization), som är FN:s fackorgan för tekniska sjöfartsfrågor, och ILO (International Labour Organization) som behandlar frågor som rör de ombordanställdas sociala förhållanden, vilka också har stor betydelse för sjösäkerheten. Arbetet inom IMO har på sjösäkerhetsområdet resulterat i en rad viktiga

konventioner som avser bl.a. fartygs konstruktion, utrustning och certifiering från säkerhetssynpunkt (Protocol of 1978 Relating to the International Convention of the Safety of Life at Sea, 1974, SOLAS) och regler för sjötrafiken (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 års sjövägsregler). På havsföroreningsområdet bör särskilt nämnas MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 Relating thereto). Det internationella samarbetet bedrivs även på regional nivå. För Östersjöområdet del kan särskilt nämnas 1974 års Helsingforskonvention (Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1974). Samarbetet mellan Östersjöstaterna på de områden som täcks av konventionen sker inom ramen för en kommission med säte i Helsingfors. Ett regionalt samarbete bedrivs också mellan sjöfartsverket och sjöfartsmyndigheterna i tretton andra västeuropeiska länder med stöd av en överenskommelse av år 1982 om hamnstatskontroll. Samarbetet syftar till att öka möjligheterna att motverka förekomsten av fartyg som inte uppfyller internationella normer. Regionalt samarbete bedrivs av sjöfartsverket och andra sjöfartsmyndigheter även i andra frågor, såsom t.ex. isbrytning och lotsning.

10.1 Allmänna krav på miljösäkrare fartygstransporter

Sverige har aktivt deltagit i arbetet med att färdigställa internationella överenskommelser av det slag som nämnts ovan. Säkerhetsarbetet inom ramen för dessa överenskommelser pågår ständigt med aktivt svenskt deltagande i syfte att förbättra och förfina gällande regelverk. Med hänvisning härtill och då utskottet vidhåller att nationella särlösningar på sjösäkerhetsområdet bör undvikas avstyrker utskottet de motioner som innehåller allmänna krav på skärpta nationella och internationella regler för ökad sjösäkerhet. De motioner det gäller är motion T609 (fp), vari yrkas (yrkande 1) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att säkerheten i oljetrafiken skall förbättras, T617 (m), vari yrkas (yrkande 1) att riksdagen begär att regeringen i internationella sammanhang verkar för en skärpning av den internationella regelskrivningen för oljetransporterande sjöfart och (yrkande 2) att riksdagen begär att regeringen snarast ser över reglerna för sjöfart i svenska kustfarvatten och hamnar, T619 (mp), vari yrkas, såvitt nu är i fråga, (yrkande 7) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om internationella initiativ vad gäller miljökraven på sjöfarten, T629 (m), vari yrkas, såvitt nu är i fråga, (yrkande 7) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljökrav för sjöfarten och T636 (c), vari yrkas (yrkande 3) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Sveriges agerande för bättre internationella regelverk.

Frågan om dubbla bottnar på tankfartyg — och andra konstruktionskrav såsom dubbla sidor — för att minska riskerna för oljeutflöde vid haverier med sådana fartyg behandlas i motionerna T214 (c), T250 (c), T602 (c), T608 (c), T609 (fp), T619 (mp), T630 (s), T634 (m), T636 (c) och T641 (fp). I flera av dessa motioner framhålls dessutom att hamn- eller andra avgifter bör tas ut av enkelbottnade tankfartyg för att styra en utveckling mot dubbelbottnat tonnage. I motion T247 (s) framhålls att ekonomiska styrmedel bör införas för att medverka till en miljösäker tanksjöfart i Östersjön och på Mälaren.

Som framgår av det nämnda riksdagsbeslutet år 1981 innebär MARPOL 73/78 en skärpning av tidigare gällande regler om tankfartygs konstruktion. Bl.a. infördes krav på särskilda segregerade ballasttankar i fartygen som skall vara placerade så att de ger skydd mot oljeutflöde vid grundstötning eller kollision. Bestämmelserna i MARPOL 73/78 tillämpas nu i princip av all världens sjöfartsnationer och har inneburit att tankfartyg byggda under 1980-talet har en säkrare skrovkonstruktion än tidigare. I riksdagsbeslutet underströks också att sjöfartens i hög grad internationella karaktär gör det nödvändigt att eftersträva enhetliga regler när det gäller fartygs konstruktion och utrustning. Nationella krav som saknar förankring i internationella regler innebär inte bara en risk för att den svenska sjöfartens konkurrenskraft äventyras utan också att den svenska försörjningstryggheten kan hotas.

Utvecklingen internationellt visar emellertid att dubbla bottnar blir allt vanligare på mindre och medelstora oljetankfartyg, dvs. fartyg som är frekventa gäster i Sverige och på Östersjön. Utskottet ser med tillfredsställelse på denna utveckling. I sammanhanget förtjänar vidare erinras om den s.k. kemikaliebulkkoden (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk) som antogs av IMO år 1971 och som tillämpas i Sverige sedan år 1972. I koden finns olika konstruktionskrav för olika fartyg, beroende på farlighetsgraden av de flytande kemikalier de är avsedda att föra. För de farligaste lasterna krävs bl.a. dubbla bottnar och sidor.

Kommunikationsministern besvarade den 30 januari 1990 i riksdagen frågorna 1989/90:334, 335 och 382 om restriktioner mot enkelbottnade fartyg, som anlöper svenska hamnar. Han framhöll därvid att arbetet med att öka miljösäkerheten har drivits vidare sedan tillkomsten av MARPOL 73/78. Sjöfartsverket har således år 1987 inom IMO presenterat den s.k. vakuüm-metoden som bygger på att genom undertryck i tankarna förhindra utsläpp av olja vid en bottenskada. Metoden kan till skillnad från bestämmelser om dubbel botten även tillämpas på äldre befintliga fartyg. Metoden kommer på bl.a. svenskt initiativ — upplyste kommunikationsministern — att behandlas vidare vid ett möte inom IMO i mars. Utskottet förutsätter att man från svensk sida med kraft kommer att verka för att frågan om dubbelbottnade tankfartyg och andra säkerhetshöjande åtgärder inom sjöfarten kommer att få en allsidig behandling i IMO:s fortsatta arbete. Någon riksdagens

åtgärd synes med hänvisning härtill och till vad utskottet i övrigt anfört inte påkallad med anledning av de motionsyrkanden som innebär krav på dubbla bottnar m.m. i tankfartyg.

Vad gäller frågan om att via hamn- eller andra avgifter styra en utveckling mot miljösäkrare tankfartyg vill utskottet erinra om att 1981 års riksdagsbeslut innebar att ett avgiftssystem skulle införas med verkan från den 1 juli 1984 att gälla Vänern—Göta älv, Mälaren och Stockholms skärgård. I beslutet underströks bl.a. att en avgift, vars närmare utformning sjöfartsverket skulle lämna förslag om, inte fick medföra en snedvridning av konkurrensförhållandena mellan fartygs- och landtransporter.

Av proposition 1983/84:100 bil. 8 framgick att sjöfartsverket hade redovisat sitt uppdrag och därvid framhållit att utarbetandet av ett förslag till avgiftssystem borde anstå tills vidare. Verket hade funnit att en särskild miljöavgift skulle medföra en snedvridning av konkurrensförhållandena till sjöfartens nackdel. Föredragande departementschefen, utskottet och riksdagen anslöt sig till denna bedömning. Det s.k. behovsanpassade lotstvånget, som också omfattades av riksdagens beslut år 1981, bedömdes tillgodose samma syfte som den särskilda avgiften när det gäller att premiera miljösäkrare tankfartyg (bet. TU 1983/84:14, rskr. 197). Dispens från lotstvånget kan ges bl.a. till befälhavare på tankfartyg med dubbla bottnar i vissa farleder. Utskottet finner inte skäl att ompröva sin sålunda redovisade uppfattning.

Oavsett vilka konstruktionsregler och ekonomiska styrmedel som används är enligt utskottets mening inspektionsverksamheten av särskild betydelse för att främja en ökad sjösäkerhet. Det internationella samarbetet i inspektionsfrågor, som Sverige aktivt medverkar i, är därför av central betydelse för att motverka förekomsten av miljöfarliga fartyg. Utskottet förutsätter att sjöfartsverket gör ytterligare ansträngningar för att stärka detta samarbete.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga.

Av det sålunda redovisade ställningstagandet följer att utskottet även avstyrker yrkandena i motionerna T618 (mp), T620 (mp) och T638 (mp) om krav på att tankfartyg skall vara försedda med *tredubbla skott och dubbla bottnar*. Tredubbla skott bedöms av sjöfartsverket som en orealistisk idé. Utskottet ifrågasätter för sin del inte denna bedömning och avstyrker motionsyrkandet.

10.3 Förbud mot supertankrar i Östersjön m.m.

I motionerna T618 (mp), T619 (mp) och T620 (mp) yrkas att riksdagen beslutar om ett *förbud mot supertankrar i Östersjön*.

Östersjön utgör till stora delar internationellt vatten. Något sådant förbud som motionärerna begär kan sålunda Sverige inte ensidigt besluta om. Motionsyrkandena avstyrks.

I motion T628 (fp) begärs ett *förbud mot att supertankrar anlöper svenska hamnar*.

Kraven på miljösäkra fartygstransporter tillgodoses enligt utskottets mening genom säkra farleder, skyldighet att anlita lots, en god trafikinformation, en tillfredsställande sjökartläggning och en effektiv sjöfartsinspektion m.fl. faktorer. De risker som är förenade med fartygstransporter av olja torde inte minska om *ett* fartyg måste ersättas av flera mindre. Med det sagda avstyrks motionsyrkandet.

I motion T628 (fp) framhålls vidare att Sverige bör verka för en *internationell överenskommelse om förbud mot supertankrar i Östersjön*.

Enligt vad utskottet erfarit motsätter sig samtliga Östersjöstater ett förbud av ifrågavarande slag. Någon sådan överenskommelse som motionärerna önskar torde därför inte kunna komma till stånd. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

10.4 Anmälningsskyldighet, trafikinformation och trafikledning

Anmälningsskyldighet för fartyg som seglar in i Östersjön eller lastar gods vid hamn i Östersjön begärs i motionerna T214 (c), T630 (s) och T636 (c). Härigenom skulle — framhålls det i motionerna — inledandet av saneringsinsatser vid en olycka kunna underlättas.

Kommittén för undersökning av allvarliga olyckor, katastrofkommissionen. (KN 1981:02) har i sitt betänkande Beredskap mot oljeskador till sjöss (SOU 1990:15) föreslagit en skyldighet för befälhavare på oljetankfartyg på minst 20 000 tons dödvikt att tillställa sjöfartsinspektionen viss förhandsinformation innan fartyget anlöper svensk hamn. Informationen skulle bestå av kopia av fartygets certifikat, uppgifter om lasten och färdplanen samt beräknad ankomsttid. I avvaktan på regeringens beredning av detta förslag avstyrker utskottet motionsyrkandena.

I motion T639 (vpk) framhålls att det inom sjötrafikområdena Stockholm, Mälaren, Bråviken och Göteborg finns ett system för *trafikinformation* (TIC). Med nuvarande omfattning av systemet är fartygen skyldiga — säger motionärerna — att rapportera passage av i lag fastställda punkter i farlederna till TIC. Information går därefter tillbaka till fartygen om aktuella fartygsrörelser i farleden. Motionärerna vill att trafikinformationssystemet byggs ut och kompletteras med uppgifter till skydd för miljön.

Katastrofkommissionen framhåller i det nämnda betänkandet att det bör vara möjligt att tillskapa en bättre samordning av tillgänglig information om fartyg och fartygsrörelser. Det bör — säger kommittén — ankomma på sjöfartsverket att närmare utreda vilka åtgärder som kan vidtas i detta syfte. I avvaktan på regeringens beredning av förslaget finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd påkallad med anledning av motionsyrkandet, varför detsamma avstyrks.

Trafikinformation i Mälaren behandlas i motion T641 (fp). Motionärerna vill att trafikinformationssystemet där skall användas så att lotsstationerna får möjlighet att stoppa ett fartyg om det finns risk för att två fartyg med farlig last möts i någon av de trängre passager som finns i Mälaren.

En av avsikterna med trafikinformationssystemet är att fartyg genom detta skall kunna få besked om mötande fartyg så att kontakt kan etableras via radio mellan de ansvariga nautikerna om hur och var man skall mötas. Vad utskottet sålunda anfört synes ägnat att tillgodose syftet med motionsyrkandet, varför ett bifall till detsamma avstyrks.

I motion T636 (c) begärs också ett system med *trafikledning i Östersjön* med förebild i det trafikledningssystem som gäller för luftfarten.

Östersjön består som nämnts till stora delar av internationellt vatten. Ingen stat kan följaktligen ta på sig uppgiften att leda trafik i speciella trafikleder där. Ett trafikledningssystem skulle också strida mot sjöfartens traditioner och det internationellt vedertagna synsättet att befälhavaren beslutar över fartygets framförande med iakttagande av de trafikföreskrifter som kan gälla. För trafiken på svenskt inre vatten finns också det nämnda systemet med trafikinformationscentraler. Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionsyrkandet.

10.5 Åtgärder för att underlätta spårning av olagliga oljeutsläpp

I motionerna T618 (mp) och T620 (mp) yrkas att riksdagen beslutar att varje oljetransport skall märkas på ett sådant sätt att utsläppen kan spåras samt att riksdagen beslutar att Sverige skall verka för att ett sådant system accepteras internationellt.

I motion T619 (mp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om märkning av olja för att möjliggöra identifikation vid oljeutsläpp.

I motion T638 (mp) framhålls att Sverige bör arbeta internationellt för ett gemensamt system för märkning av oljelaster på fartyg.

Enligt vad utskottet erfarit genomfördes i slutet av 1970-talet på svenskt initiativ ett försök med ett partikelmärkningssystem för oljelaster. Samtliga Östersjöstater deltog i försöket. Systemet kunde emellertid inte fås att fungera på sätt som avsågs. Då något annat arbete som rör märkning av oljor för närvarande inte bedrivs, torde det inte vara möjligt att vinna internationellt gehör för förslag av den art som framläggs i motionerna. I sammanhanget bör erinras om bl.a. den regelbundna flygspaning som kustbevakningen bedriver för att upptäcka och spåra olagliga oljeutsläpp. Med det sagda avstyrks motionsyrkandena.

10.6 Inspektionsverksamhet

I motion T625 (s) framhålls att den nämnda internationella överenskommelsen om hamnstatskontroll innebär ett åliggande för de berörda sjöfartsmyndigheterna att undersöka minst 25 % av alla utländska fartyg som anlöper resp. lands hamnar. Färsk statistik visar emellertid — framhåller motionärerna — att Sverige ännu inte nått upp till en granskningsvolym av 10 %. Det svenska arbetet inom ramen för

överenskommelsen måste stärkas för att på ett omedelbart och aktivt sätt bidra till en säkrare sjöfart. Liknande önskemål återfinns också i motionerna T609 (fp) och T630 (s).

Enligt vad utskottet erfarit har sjöfartsverket i sin budget för innevarande år avsatt extra resurser, motsvarande tre årsarbetskrafter, för att måloppfyllelsen enligt överenskommelsen om hamnstatskontroll skall förbättras. Verket säger sig redan kunna konstatera att antalet kontroller ökat väsentligt. Med hänsyn till den centrala roll som inspektionsverksamheten spelar för en miljösäker sjöfart vill utskottet för sin del understryka vikten av att sjöfartsverket uppfyller de krav som ifrågasättande överenskommelse innebär. Med det sagda torde syftet med motionsyrkandena få anses tillgodosett. Ett bifall till desamma avstyrks följaktligen.

10.7 Lotsningsfrågor

I motion T619 (mp) framhålls att ett skärpt lotstväng bör gälla för miljöfarliga sjötransporter.

I motion T639 (vpk) framhålls att samtliga fartyg, oavsett storlek, skall ha lots ombord under gång i svenska farvatten, då de är lastade med petroleumprodukter och annat farligt gods.

I motion T629 (m) begärs en utredning om lotsverksamheten. Reglerna om lotsning är enligt motionärerna schablonartade och motsvarar inte de krav som näringen och sjösäkerheten ställer. I många fall kan det inträffa att den lots som anlitas har väsentligt mindre erfarenhet av den aktuella leden än befälhavaren ombord. I vissa fall finns inga behöriga lotsar till den aktuella platsen, men lotstväng och lotsavgift gäller trots detta.

Riksdagens beslut år 1981 om miljösäkrare sjötransporter innebar, som nämnts, också införandet av ett behovsanpassat lotstväng, vars utformning sjöfartsverket hade att svara för. Enligt beslutet skall frågan om lotstväng prövas med utgångspunkt i farledsförhållandena, fartygets storlek, konstruktion, utrustning och beskaffenhet, bemanningen samt lastens miljöfarlighet. Ett principiellt lotstväng föreligger på svenskt inre vatten. Undantag från lotstväng får medges med hänsyn till bl.a. befälets kändedom om farleden och språkkunskaper i den nödvändiga kommunikationen med lotsplats eller trafikinformationscentral.

Utskottet förutsätter att utformningen och tillämpningen av sjöfartsverkets lotsningsbestämmelser står i överensstämmelse med de sålunda angivna riktlinjerna. Vidare utgår utskottet från att tillämpningen fortlöpande följs av dem som berörs. Riktlinjerna synes väl ägnade att tillgodose sitt syfte, varför någon förändring i vare sig skärpande eller mildrande riktning inte torde vara erforderlig. Motionsyrkandena avstyrks följaktligen.

I motion T622 (m) framhålls att Sverige inom ramen för det regionala internationella sjösäkerhetssamarbetet förbundet sig att tillhandahålla s.k. *långlotsning* på Östersjön och i Nordsjön. Verksamheten har ringa omfattning — säger motionärerna — och genom en dåligt anpassad

taxesättning har de svenska långlotsarna prisats ut från marknaden. Försök bör därför göras med en privatisering av långlotsningen på så sätt att en förening med de utbildade lotsarna som medlemmar får överta verksamheten under sjöfartsverkets överinseende.

Ett tillgodoseende av motionärernas önskemål skulle enligt vad utskottet erfarit innebära avsevärda svårigheter för sjöfartsverket i fråga om personalplanering och med att kontrollera att rimlig säkerhet upprätthålls i långlotsningsverksamheten. Utskottet finner inte skäl att ifrågasätta denna bedömning och avstyrker motionen.

10.8 Vissa andra miljöfrågor

Enligt motion T214 (c) bör riksdagen lagstifta om att alla fartyg som transporterar olja på svenska vatten skall vara försedda med länsor och annan lämplig *oljesaneringsutrustning* för att kunna begränsa skadorna vid oljeutsläpp.

Sjöfartsverket bedömer, enligt vad utskottet under hand inhämtat, förslaget som opraktiskt. Det skulle enligt verket knappast vara möjligt att lägga ut länsor från ett skadat tankfartyg. Tillgången på länsor inom rimlig tid i samband med ett haveri har varit god. Problemet har snarare varit att tekniskt begränsa oljans spridning, trots att länsor använts. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

Enligt motion T214 (c) bör vidare en *koncession för svenska fartyg*, särskilt större handelsfartyg och färjor, införas. Som villkor för koncession skall gälla att vissa gränsvärden för kväveoxidutsläpp inte överskrids, att tillräcklig oljesaneringsutrustning finns ombord samt på sikt — i fråga om tankfartyg — att dessa har dubbla bottnar eller ett vakuumsystem.

Ett krav på koncession för att få använda svenska fartyg och färjor skulle enligt utskottets mening snedvrída konkurrensen till svensk nackdel och bl.a. innebära en försämring av vår beredskap. I viss utsträckning kan sägas att för alla handelsfartyg fordras ett slags "koncession". Fartygen, såväl svenska som utländska, måste uppfylla vissa säkerhetskrav. När så sker får de vissa certifikat, som medför att de får användas i trafik. Efterlevnaden av säkerhetsbestämmelserna kontrolleras genom besiktningar och inspektioner. Med det sagda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

I motion T619 (mp) begärs ett *förbud mot fartygstransporter av särskilt farliga ämnen* om de inte är nödvändiga eller om bättre alternativ finns.

Utskottet hänvisar till vad som i det föregående anförts om åtgärder för att åstadkomma miljösäkra fartygstransporter i bulk och till de regler om fartygstransporter av farligt gods som gäller enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods. Något sådant förbud som motionärerna begär är utskottet för sin del inte berett att förorda, varför yrkandet härom avstyrks.

I motion T619 (mp) begärs vidare att möjligheten att transportera på sjön bör tas i beaktande när *miljökonsekvensanalyser* görs av större industriprojekt, vägprojekt etc. En sådan trafikmässig miljöprövning — fortsätter motionärerna — skall naturligtvis också omfatta järnvägen som alternativ. Den lösning som ger det bästa samhällsekonomiska resultatet, med fullt beaktande av den totala miljökostnaden, bör normalt få företräde.

Utskottet erinrar om att riksdagens trafikpolitiska beslut år 1988 bl.a. innebär att transportsystemet skall utvecklas så att en god miljö och hushållningen med naturresurser främjas. Det finns emellertid — framhölls det vidare — ingen anledning från statens sida att ingripa i företagets val av transportlösningar. Kundernas krav måste få styras av de fördelar som olika transportalternativ kan erbjuda (prop. 1987/88:50, bet. TU 13 och 17, rskr. 159 och 246). Utskottet finner inte skäl att ompröva beslutet och avstyrker motionsyrkandet.

I motion T630 (s) framhålls att Skagerrak, Kattegatt och Öresund är mycket hårt trafikerade. Sverige, Norge och Danmark bör därför eftersträva en *trafikseparation* i dessa vatten.

Trafiksystem av den art som motionärerna vill ha till stånd måste, eftersom de berör internationellt vatten resp. ett internationellt sund, vara internationellt förankrade. Ett inom IMO beslutat trafikseparationssystem finns bl.a. i Öresund. Då syftet med motionen, i här berörd del, sålunda torde få anses väsentligen tillgodosett avstyrker utskottet ett bifall till densamma.

I motionerna T258 (m), T619 (mp), T629 (m) och T639 (vpk) aktualiseras *luftföroreningarna från fartygstrafiken*. Motionärerna vill få till stånd strikta miljökrav på fartygens — inte minst de stora färjornas — utsläpp och oljeanvändning.

Som utskottet redan framhållit har sjöfartsverket fått regeringens uppdrag att i samråd med naturvårdsverket och berörda hamnkommuner söka få fram ett underlag för utsläppskrav och tekniska specifikationer för maskiner och drivmedel. Uppdraget skall redovisas i maj innevarande år. Som framgår av proposition 1987/88:50 har Östersjöstaterna — inom ramen för samarbetet enligt 1974 års Helsingforskonvention — uppmanats att inom IMO och internationella standardiseringskommissionen verka för att kvalitetskraven på fartygsbränsle förbättras i syfte att reducera luftföroreningarna från fartygstrafik. Utskottet finner det för sin del angeläget att krav av ifrågavarande slag fastställs så att åtgärder kan vidtas på såväl det nationella som det internationella planet. I avvaktan på resultatet av sjöfartsverkets uppdrag avstyrker utskottet motionsyrkandena.

I motion T641 (fp) begärs — under åberopande av naturvårdshänsyn — ett *förbud mot höghastighetsbåtar i linjetrafik* i Stockholms skärgård.

Frågor om hastighetsbegränsningar för fartygstrafiken i skärgården avgörs av länsstyrelsen i samråd med bl.a. sjöfartsverket under beaktande av naturvårdsintressen och säkerheten i förhållande till annan trafik m.m. Det lätta tonnage som används i den katamarantrafik — som

motionären torde åsyfta — innebär för övrigt enligt sjöfartsverkets bedömning mindre olägenheter från miljöskyddssynpunkt än de stora Finlandsbåtarna. Utskottet kan för sin del inte finna något riksdagens uttalande i frågan påkallat och avstyrker därför motionsyrkandet.

11 Vissa andra sjöfartspolitiska frågor med övervägande internationell anknytning

I motion T629 (m) framhålls att de bestämmelser som reglerar sjöfarten måste anpassas så att konkurrensförutsättningarna blir desamma som gäller för landtransportföretag. En *översyn av bemannings-, arbets- och tillsynsregler* bör därför komma till stånd.

Frågor som rör bemanning, arbetstid och tillsyn regleras i bl.a. fartygssäkerhetslagen (1988:49) och sjöarbetstidslagen (1970:105). Denna lagstiftning skall naturligtvis ses mot bakgrund av att arbete till sjöss med nödvändighet — inte minst av säkerhetsskäl — i åtskilliga avseenden skiljer sig från arbete i land. Särregler kan därför inte undvaras. Det bör dock vara en strävan att så långt möjligt söka utjämna skillnaderna. Den nämnda lagstiftningen tillgodoser enligt utskottets mening detta önskemål. Med det sagda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

I motion T629 (m) erinras om att staten genom sjöfartsverket svarar för utprickning och farleder utmed kusterna. Motionärerna vill ha en *utredning om farledsverksamheten* för att det skall undersökas om inte tillsyn av farledsutprickning m.m. kan skötas av den industri eller hamnförvaltning som har nytta av leden.

Enligt vad utskottet erfarit förekommer det på flera håll utmed våra kuster att kommuner eller industrieföretag svarar för farledsutprickning och tillsyn av denna i sådana fall där sambandet mellan trafiken och en viss hamn är otvetydigt. Någon riksdagens åtgärd synes sålunda inte erforderlig, varför motionsyrkandet avstyrks.

12 Vissa fritidsbåtsfrågor

I motion T607 (s) yrkas att regeringen hos riksdagen begär förslag om införande av förarbevis och fastställande av en nedre åldersgräns för framförande av motorbåtar som har stor motorstyrka.

I motion T619 (mp) yrkas att riksdagen beslutar att lämplig utbildning och behörighet skall krävas av den som vill framföra fartyg som är minst sju meter långt eller maskindrivet fartyg som har en maximal hastighet på minst 7 knop.

Enligt kungörelsen (1970:344) om *kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar* får fritidsbåt vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter föras endast av den som har skepparexamen. Enligt vad utskottet erfarit avläggs ca 4 500 skepparexamina varje år. Omkring 80 % av dessa avser fritidsbåtsägare. För förande av fritidsbåtar som är mindre än dem som omfattas av den nämnda kungörelsen finns inga direkta kompetenskrav utfärdade. Sjöfartsverket har emellertid sedan år 1961 administrerat en verksamhet

som syftar till att stimulera fritidsbåtsförare att frivilligt lära sig navigation och sjövägsregler. Bevis om förvärvade kunskaper och färdigheter utfärdas i form av ett förarintyg. I januari 1990 hade omkring 300 000 sådana intyg utfärdats. Sjöfartsverket har vidare tillsammans med Svenska båtunionen, Svenska seglarförbundet och Svenska kryssarklubben bildat en ideell förening med namnet Nämnden för båtlivsutbildning. Nämnden fastställde våren 1989 vissa kunskapskrav för förare av högfartsbåtar och utfärdar bevis om förvärvade kunskaper i form av ett manöverintyg. Utbildningen väntas komma i gång innevarande år och kommer — i likhet med vad som gäller i fråga om förarintygen — att tillhandahållas i studieförbundens och båtorganisationernas regi. Enligt vad utskottet erfarit har företrädare för sjöfartsverket, polisen och båtorganisationerna efter överläggningar inte funnit sig nu böra förorda införande av obligatoriska kunskapskrav för förare av andra fritidsbåtar än dem som omfattas av den nämnda kungörelsen. Antalet olyckor med ifrågavarande typer av fritidsbåtar är relativt litet och har under senare år inte ökat trots att antalet båtar ökat kraftigt. Enligt vad utskottet vidare inhämtat överväger man inom försäkringsbranschen att införa regler som skulle innebära att försäkringsbelopp på grund av försäkring av en högfartsbåt utbetalas endast under förutsättning att båten förts av en förare som förvärvat ett manöverintyg. Obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar har vidare aktualiserats i olika sammanhang, bl.a. — som nämnts — av lagutskottet i dess yttrande till kulturutskottet (LU 1986/87:6y) i det ärende som gällde 1987 års lag om fritidsbåtsregister.

Trafiken med vissa fritidsbåtar är även enligt utskottets mening av betydelse för säkerheten till sjöss. Utskottet förutsätter därför att de frågor som motionärerna aktualiserar fortsättningsvis noga följs av berörda myndigheter och organisationer.

Vad utskottet sålunda anfört synes ägnat att i huvudsak tillgodose syftet med motionsyrkandena. Dessa bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

I motion T613 (s) begärs vidare — liksom i motion T619 (mp) en *hasighetsgräns på 15 knop för fritidsbåtar* i inre farvatten resp. skärgården.

Enligt vad utskottet erfarit överväger sjöfartsverket bl.a. förslag av den art som motionärerna aktualiserar. I avvaktan på resultatet av dessa överväganden, som omfattar även andra sjösäkerhetsfrågor, är utskottet inte för sin del berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av de båda motionsyrkandena. Dessa avstyrks följaktligen.

I motion T613 (s) begärs också en utredning om *förbud mot tomgångskörning av motorer i fritidsbåtar*. Motionärerna framhåller att många moderna fritidsbåtar har en mängd elektrisk apparatur som laddas genom att motorn körs på tomgång. Härigenom kan lokalt vållas besvärande utsläpp och bullerproblem.

För att komma till rätta med problemet bör man enligt utskottets mening i första hand lita till informationsinsatser av ansvariga myndig-

heter, kommuner och hamnförvaltningar. Båtorganisationerna synes också kunna medverka till att förmedla erforderlig information. En utredning i frågan torde sålunda inte nu vara erforderlig. Med det sagda avstyrks motionen i nu berörd del.

Enligt motion T619 (mp) bör riksdagen besluta att *sjötrafikföreskrifter och teckenförklaring till sjökort* måste medföras på alla fartyg som framdrivs av maskineri eller segel.

Motionärernas krav är enligt utskottets mening alltför långtgående. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

I motion T619 (mp) begärs vidare en *översyn av sjötrafikföreskrifterna* i syfte att anpassa dem bättre till den ökande fritidsbåttrafiken. Det är t.ex. inte självklart — säger motionärerna — att en liten båt ska vika för en stor när det gäller fritidsbåtar. En kanotist bör sålunda kunna ges samma rätt som en liten motorbåt med överstark motor.

Motionsyrkandet synes bygga på ett missförstånd; fritidsbåtar emellan gäller inga sådana väjningsregler som motionärerna hävdar. Yrkandet avstyrks följaktligen.

I motion T619 (mp) begärs också *vissa sanktioner mot fritidsbåtsförare* som visat ovarsamhet eller vårdslöshet till sjöss. De sanktioner som enligt motionärerna bör kunna komma i fråga är "indragen behörighet för att få framföra fartyget, och i grövre fall även indraget körkort för bil".

Enligt 324 § sjölagen (1891:35) är straffet för vårdslöshet i sjötrafik böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet är grovt kan påföljden bli fängelse i högst två år. Enligt 16 § körkortslagen (1972:603) kan körkort under vissa förutsättningar återkallas bl.a. om körkortshavaren gjort sig skyldig till brottslig gärning. Några ytterligare påföljder för vårdslöshet i sjötrafik än nu gällande är utskottet för sin del inte berett att förorda, varför motionsyrkandet avstyrks.

I sammanhanget förtjänar nämnas att frågan om påföljder för onykterhet till sjöss är under beredning inom regeringskansliet.

Enligt motion T619 (mp) är vidare *sjösäkerhetsrådets olycksstatistik* ofullständig. Rådets årliga rapporter har endast i undantagsfall — säger motionärerna — innehållit uppgifter om personskador andra än dödsfall. Den bristen bör omgående åtgärdas.

Enligt vad utskottet erfarit förklaras den av motionärerna påtalade bristen av att andra olyckor än sådana med dödlig utgång i alltför liten utsträckning rapporteras. Sjösäkerhetsrådet överväger hur man skall kunna förbättra statistiken på det sätt som motionärerna önskar. I avvaktan på resultatet av dessa överväganden avstyrker utskottet motionsyrkandet.

I motion T236 (s) behandlas *investeringar i Södertälje kanal*. Motionärerna vill att 30 milj.kr. satsas för att underlätta framkomligheten och för att möjliggöra en ökning av tonnage från ca 8 000 ton till ca 12 000 ton.

Enligt vad utskottet erfarit diskuterar sjöfartsverket och den s.k. Mälarledskommittén för närvarande framkomligheten i kanalen. Som ett led i diskussionen utreder verket nyttoeffekterna av olika åtgärder, förväntad trafikutveckling m.m. Verket avser också att göra en miljökonsekvensbeskrivning av eventuella åtgärder. I avvaktan på resultatet av diskussionen och sjöfartsverkets arbete avstyrker utskottet motionsyrkandet.

I motion T243 (c) begärs offensiva insatser för att utveckla infrastrukturen i Skåne. Såvitt nu är i fråga uttalas önskemål om *ett för de båda Skånelänerna gemensamt samarbetsorgan* mellan kommuner, landsting och näringsliv i *hamnfrågor*.

Berörda intressenter är oförhindrade att skapa det sålunda aktualiserade samarbetsorganet. Någon statlig styrning av hamnutvecklingen skall enligt riksdagens beslut år 1984 inte ske (prop. 1983/84:100 bil. 8, bet. TU 14, rskr. 197). Av det anförda följer att något riksdagens uttalande med anledning av motionsyrkandet, i här berörd del, inte bör komma i fråga, varför detsamma avstyrks.

I motion T637 (fp) yrkas att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts om *konkurrensförhållandena på fraktmarknaden*. Motionärerna framhåller att det inte råder konkurrens på lika villkor inom fraktnäringen. Anpassningen på hamn- och stuverisidan släpar efter. Det behövs en rationellare last- och lossningshantering. Anlitas inte stuverierna så bör man slippa avgifterna.

Eftersom hamn- och stuveriverksamheten sker i kommunal eller privat regi torde något riksdagens uttalande i frågan inte böra komma i fråga. Motionen avstyrks följaktligen.

I motion T616 (fp,c) framhålls att staten har ett ansvar för att lämplig verksamhet lokaliseras till *Härnösand* och att en *lokalisering av isbrytarflottan* dit skulle utgöra ett utmärkt komplement till den militära verksamhet som redan är etablerad i kommunen. Enligt motionärerna finns det undersökningar som visar att de lägsta underhållskostnaderna för sjöfartsverket och därmed för sjöfarten skulle erhållas om isbrytarna stationerades i Mellannorrland.

Isbrytarna är avsedda att kunna bryta is runt hela den svenska kusten, inte bara utmed den norrländska. Personalen som tjänstgör ombord på fartygen har — enligt vad utskottet erfarit — sin huvudsakliga hemvist i Stockholm och Karlskrona. Fartygsöversynen sker, i den mån den inte görs av besättningen ombord, främst vid varv i Stockholm, Oskarshamn, Karlskrona, Göteborg och Åbo. Någon varvskapacitet för dockning av isbrytare finns inte på Norrlandskusten sedan de

mindre enheterna i isbrytarflottan utgått. Sjöfartsverket delar inte motionärernas uppfattning att de lägsta underhållskostnaderna skulle erhållas om isbrytarna stationerades i Mellannorrland.

Med hänvisning till det anförda och till de principer som gäller för statsmakternas styrning av affärsverken avstyrker utskottet motionen.

I motion T614 (c,m) begärs en *lokalisering av isbrytarflottan till Karlskrona*.

Statsisbrytarna har sedan länge varit förlagda till Stockholm. Sjöfartsverket diskuterar för närvarande — enligt vad utskottet erfarit — frågan om kajplatser för dessa under icke-isbrytningssäsong med företrädare för Stockholms hamn. Dessa diskussioner kan komma att leda till att man undersöker möjligheten av att förlägga viss del av isbrytarflottan till Karlskrona. I avvaktan på resultatet av dessa diskussioner avstyrker utskottet motionen.

14 Hemställan

Utskottet hemställer

Inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet m.m.

1. beträffande *lotsutikiken i Brofjorden*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T605 godkänner den inriktning av sjöfartsverkets verksamhet i denna del under perioden 1990—1992 som förordas i propositionen,

2. beträffande *sjöfartsverkets bemanning av Stockholms yttre skärgård*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T256 yrkande 1 godkänner den inriktning av sjöfartsverkets verksamhet i denna del under perioden 1990—1992 som förordas i propositionen,

3. beträffande *inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet i övrigt*

att riksdagen godkänner den inriktning av sjöfartsverkets verksamhet för perioden 1990—1992 som förordas i propositionen och som inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

4. beträffande *resultatmål m.m.*

att riksdagen godkänner de resultat-, pris-, soliditets- och servicemål för sjöfartsverkets verksamhet som förordas i propositionen för perioden 1990—1992,

5. beträffande *investeringar m.m.*

att riksdagen godkänner vad som anförs i propositionen om sjöfartsverkets investeringar under perioden 1990—1992 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån,

Anslagsfrågor

6. beträffande *medelsanvisning för vissa tjänster*

att riksdagen till *Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 120 200 000 kr.,

7. beträffande *fritidsbåtsregister*

att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1989/90:T212 yrkande 14, 1989/90:T233 yrkande 3, 1989/90:T601 yrkande 2 och 1989/90:T604 yrkande 2 till *Fritidsbåtsregister* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 7 900 000 kr.,

b) avslår motionerna 1989/90:T212 yrkande 13, 1989/90:T233 yrkande 2, 1989/90:T601 yrkande 1, 1989/90:T603, 1989/90:T604 yrkande 1, 1989/90:T606, 1989/90:T629 yrkande 6 och 1989/90:T633,

res. 1 (m, fp)

8. beträffande *höjning av avgiften till fritidsbåtsregistret* att riksdagen avslår motion 1989/90:T624,

9. beträffande *förändringar av fritidsbåtsregistret* att riksdagen avslår motion 1989/90:T619 yrkande 12,

res. 2 (mp)

10. beträffande *medelsanvisning för transportstöd till Gotland* att riksdagen till *Transportstöd för Gotland* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 46 000 000 kr.,

11. beträffande *omfattningen av färjetrafiken till Gotland* att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T610, 1989/90:T621 och 1989/90:T623 i denna del,

res. 3 (fp, c, vpk, mp)

12. beträffande *en tredje färja i Gotlandstrafiken* att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T623 i denna del, 1989/90:T627 yrkande 3 och 1989/90:T635 yrkande 1,

13. beträffande *konkurrens i färjetrafiken på Gotland* att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T623 i denna del och 1989/90:T631,

14. beträffande *ökning av det statliga stödet till Gotlandstrafiken* att riksdagen avslår motion 1989/90:T627 yrkande 1,

15. beträffande *taxesättningen i färjetrafiken på Gotland* att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T627 yrkande 2 och 1989/90:T635 yrkande 3,

16. beträffande *förbättringar i Gotlandstrafiken* att riksdagen avslår motion 1989/90:T627 yrkande 4,

17. beträffande *särskilt transportstöd för Gotland* att riksdagen avslår motion 1989/90:T611 yrkande 2,

18. beträffande *platsreservationer i färjetrafiken på Gotland* att riksdagen avslår motion 1989/90:T611 yrkande 1,

19. beträffande *trafikråd för Gotland* att riksdagen avslår motion 1989/90:T635 yrkande 2,

res. 4 (c)

20. beträffande *finansieringen av den särskilda sjömanspensionen*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T632 godkänner vad som anförts härom i propositionen,

res. 5 (vpk, mp)

21. beträffande *medelsanvisning för handelsflottans pensionsanstalt*

att riksdagen till *Handelsflottans pensionsanstalt* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,

22. beträffande *finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd*

att riksdagen godkänner förslaget i propositionen härom,

23. beträffande *medelsanvisning för Handelsflottans kultur- och fritidsråd*

att riksdagen till *Handelsflottans kultur- och fritidsråd* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,

24. beträffande *beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk*

att riksdagen godkänner vad som anförts härom i propositionen,

25. beträffande *medelsanvisning för ersättning till viss kanaltrafik*

att riksdagen till *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 69 780 000 kr.,

26. beträffande *medelsanvisning för stöd till svenska rederier*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1989/90:T212 yrkande 10 till *Stöd till svenska rederier* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 20 000 000 kr.,

res. 6 (fp)

27. beträffande *ett svenskt internationellt fartygsregister*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T212 yrkande 11, 1989/90:T215 yrkande 27, 1989/90:T608 yrkande 3 och 1989/90:T629 yrkande 1,

res. 7 (m, fp, c)

28. beträffande *medelsanvisning för bidrag till svenska rederier*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1989/90:T233 yrkande 4 till *Bidrag till svenska rederier* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 550 000 000 kr.,

res. 8 (m)

Den allmänna inriktningen av Sveriges internationella sjöfartspolitik

29. beträffande *värdesäkring av sjöfartsstödet*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T608 yrkande 4,

res. 9 (c)

30. beträffande *sjöfartspolitiska trepartsöverläggningar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T608 yrkande 1,

res. 10 (c)

31. beträffande *flagglagen*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T212 yrkande 12, 1989/90:T608 yrkande 2 och 1989/90:T629 yrkande 3,

res. 11 (m, fp, c)

32. beträffande *allmänna krav på miljösäkrare fartygstransporter*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T609 yrkande 1, 1989/90:T617, 1989/90:T619 yrkande 7 i denna del, 1989/90:T629 yrkande 7 i denna del och 1989/90:T636 yrkande 3,

res. 12 (fp, c, vpk, mp)

33. beträffande *dubbla bottnar på tankfartyg m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T214 yrkandena 1 och 2, 1989/90:T247 yrkande 6, 1989/90:T250 yrkande 9, 1989/90:T602, 1989/90:T608 yrkande 5, 1989/90:T609 yrkande 2, 1989/90:T619 yrkande 6, 1989/90:T630 i denna del, 1989/90:T634, 1989/90:T636 yrkande 1 och 1989/90:T641 yrkande 1,

res. 13 (c, vpk, mp)

34. beträffande *tredubbla skott och dubbla bottnar*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T618 yrkande 2, 1989/90:T620 yrkande 2 och 1989/90:T638 yrkande 2,

res. 14 (mp)

35. beträffande *förbud mot supertankrar i Östersjön*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T618 yrkande 1, 1989/90:T619 yrkande 5 och 1989/90:T620 yrkande 1,

res. 15 (mp)

36. beträffande *förbud mot att supertankrar anlöper svenska hamnar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T628 yrkande 1,

37. beträffande *internationell överenskommelse om förbud mot supertankrar i Östersjön*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T628 yrkande 2,

res. 16 (vpk, mp)

38. beträffande *anmälningsplikt för fartyg*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T214 yrkande 4, 1989/90:T630 i denna del och 1989/90:T636 yrkande 2,

res. 17 (c, vpk, mp)

39. beträffande *trafikinformation*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T639 yrkande 4,

res. 18 (vpk, mp)

40. beträffande *trafikinformation i Mälaren*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T641 yrkande 2,

41. beträffande *trafikledning i Östersjön*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T636 yrkande 4,

42. beträffande *åtgärder för att underlätta spårning av olagliga oljeutsläpp*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T618 yrkandena 3 och 4, 1989/90:T619 yrkande 4, 1989/90:T620 yrkandena 3 och 4 och 1989/90:T638 yrkande 1,

res. 19 (mp)

43. beträffande *inspektionsverksamhet*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T609 yrkandena 3 och 4, 1989/90:T625 och 1989/90:T630 i denna del,

44. beträffande *lotsningsfrågor*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T619 yrkande 2, 1989/90:T629 yrkande 5 och 1989/90:T639 yrkande 5,

res. 20 (m)

res. 21 (vpk)

res. 22 (mp)

45. beträffande *långlotsning*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T622,

46. beträffande *oljesaneringsutrustning*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T214 yrkande 5,

47. beträffande *koncession för svenska fartyg*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T214 yrkande 3,

48. beträffande *förbud mot fartygstransporter av särskilt farliga ämnen*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T619 yrkande 3,

res. 23 (mp)

49. beträffande *miljökonsekvensanalyser*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T619 yrkande 8,

res. 24 (mp)

50. beträffande *trafikseparation*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T630 i denna del,

51. beträffande *luftföroreningarna från fartygstrafiken*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T258 yrkande 1, 1989/90:T619 yrkande 7 i denna del, 1989/90:T629 yrkande 7 i denna del och 1989/90:T639 yrkande 3,

res. 25 (vpk, mp)

52. beträffande *förbud mot höghastighetsbåtar i linjetrafik*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T641 yrkande 3,

53. beträffande *översyn av bemanningsregler m.m.*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T629 yrkande 2,

res. 26 (m)

54. beträffande *utredning om farledsverksamheten*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T629 yrkande 4,

res. 27 (m)

Vissa fritidsbåtsfrågor

55. beträffande *kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T607 och 1989/90:T619 yrkande 9,

res. 28 (mp)

56. beträffande *hastighetsgräns på 15 knop för fritidsbåtar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T613 i denna del och 1989/90:T640,

res. 29 (vpk, mp)

57. beträffande *förbud mot tomgångskörning av motorer i fritidsbåtar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T613 i denna del,

res. 30 (vpk, mp)

58. beträffande *sjötrafikföreskrifter och teckenförklaring till sjökort*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T619 yrkande 10,
res. 31 (mp)

59. beträffande *översyn av sjötrafikföreskrifterna*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T619 yrkande 11,
res. 32 (mp)

60. beträffande *vissa sanktioner mot fritidsbåtsförare*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T619 yrkande 14,
res. 33 (mp)

61. beträffande *sjösäkerhetsrådets olycksstatistik*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T619 yrkande 13,
res. 34 (mp)

Övriga frågor

62. beträffande *investeringar i Södertälje kanal*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T236 yrkande 5,

63. beträffande *ett för de båda Skånelänen gemensamt samarbetsorgan i hamnfrågor*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T243 yrkande 1 i denna del,

64. beträffande *konkurrensförhållandena på fraktmarknaden*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T637,

65. beträffande *lokalisering av isbrytarflottan till Härnösand*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T616,

66. beträffande *lokalisering av isbrytarflottan till Karlskrona*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T614.

Stockholm den 13 mars 1990

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Tom Heyman (m) och Hugo Andersson (c).

Reservationer

1. Fritidsbåtsregister (mom. 7)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Lagen (1987:773)" och på s. 14 slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig helt till de överväganden som talar för att avskaffa anslaget till Fritidsbåtsregister och att upphäva lagstiftningen härom. Kostnaderna för skattebetalarna, det byråkratiska krånglet och de särskilda resursinsatser som regeringen aviserar för att få försumliga båtägare att betala in 30 kr. till statskassan är skäl nog för att avskaffa registreringen. När det nu också visar sig att registrets tillkomst underlättar båtstölder och försäkringsbedrägerier framstår registreringen enligt utskottets mening som ett så uppenbart misslyckande att ytterligare dröjsmål med dess avskaffande inte kan godtas.

Utskottet avstyrker följaktligen regeringens förslag till medelsanvisning och tillstyrker motionerna T212 (fp) yrkande 14, T233 (m) yrkande 3, T601 (m) yrkande 2 och T604 (fp) yrkande 2.

Vidare vill utskottet framhålla att regeringen snarast bör förelägga riksdagen förslag om upphävande av den lagstiftning som reglerar registrering av fritidsbåtar.

Vad utskottet nu anfört — och som torde tillgodose syftet med motionerna T212 (fp) yrkande 13, T233 (m) yrkande 2, T601 (m) yrkande 1, T603 (m), T604 (fp) yrkande 1, T606 (m), T629 (m) yrkande 6 och T633 (m) — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande fritidsbåtsregister

att riksdagen

a) med bifall till motionerna 1989/90:T212 yrkande 14, 1989/90:T233 yrkande 3, 1989/90:T601 yrkande 2 och 1989/90:T604 yrkande 2 avslår regeringens förslag att riksdagen till *Fritidsbåtsregister* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 7 900 000 kr.,

b) med anledning av motionerna 1989/90:T212 yrkande 13, 1989/90:T233 yrkande 2, 1989/90:T601 yrkande 1, 1989/90:T603, 1989/90:T604 yrkande 1, 1989/90:T606, 1989/90:T629 yrkande 6 och 1989/90:T633 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Förändringar av fritidsbåtsregistret (mom. 9)

1989/90:TU18

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Utskottet finner" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att fritidsbåtsregistret bör begränsas så att mindre segelbåtar och långsamtgående motorbåtar inte tas med. De föreslagna gränserna, 7 meters längd eller 7 knops hastighet, finner utskottet vara väl valda eftersom de ansluter till internationella regler vad gäller lanternor m.m. Genom en sådan begränsning torde fritidsbåtsregistret bli mer hanterligt och mindre byråkratiskt, utan att nyttan med registret i någon påtaglig grad försämras. Utskottet förordar därför att fritidsbåtsregistret förändras på det sätt som motionärerna föreslår.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *förändringar av fritidsbåtsregistret*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T619 yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Omfattningen av färjetrafiken till Gotland (mom. 11)

Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Med hänsyn till turismens stora betydelse för Öland är det enligt utskottets mening angeläget att denna stimuleras och vidareutvecklas. Färjeförbindelsen sommartid mellan Öland och Gotland är därvid av särskild betydelse. År 1987 — som var det sista året med färjetrafiken — reste 36 000 personer mellan öarna. Den siffran skulle, med tanke på den utveckling som turismen haft efter 1987, kunna öka avsevärt, om lämpligt tonnage sattes in i trafiken.

Färjelinjen Västervik—Visby sommartid har alltid varit den mest frekventa linjen mellan Gotland och fastlandet. Den kraftigt tilltagande trafikmängden sommartid måste mötas med färjetrafik med tillräcklig kapacitet för att inte förbindelserna skall försämrats. Linjesträcka Västervik—Visby är också med bred marginal det kortaste avståndet mellan Visby och fastlandet och därmed den sträcka som innebär den minsta energikonsumtionen. Sistnämnda omständighet skall ses mot bakgrund av statsmakternas ansvar för att skapa ett energisnålare samhälle.

Sammanfattningsvis delar utskottet motionärernas uppfattning att reguljär färjetrafik sommartid mellan Öland och Gotland och mellan Västervik och Visby bör komma till stånd.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandena, såvitt nu är i fråga, tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *omfattningen av färjetrafiken till Gotland*
att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T610, 1989/90:T621 och 1989/90:T623 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Trafikråd för Gotland (mom. 19)

Elving Andersson och Hugo Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 börjar med "Som utskottet" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Med hänsyn till Gotlandstrafikens regionalpolitiska betydelse delar utskottet motionärens uppfattning att ett särskilt råd, direkt underställt regeringen, för handläggning av trafikfrågorna bör tillsättas.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *trafikråd för Gotland*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T635 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Finansieringen av den särskilda sjömanspensionen (mom. 20)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 börjar med "Riksdagen har" och på s. 20 slutar med "*särskilda sjömanspensionen*" bort ha följande lydelse:

Riksdagens beslut i december 1989 att slopa den särskilda sjömanspensionen var enligt utskottets mening ett misstag. Sett till redarkapitalets ekonomiska läge är den redaravgift på 1,2 % som betalas till HPA mycket blygsam. Åren 1988 och 1989 uppgick redaravgifterna till totalt 39,3 milj.kr. Under dessa båda år uppbar de svenska redarna subventioner med mer än 550 milj.kr. samtidigt som de nybeställde och projekterade fartyg för 24 miljarder kronor.

Enligt utskottets mening bör den särskilda sjömanspensionen återinföras. För finansieringen bör redaravgiften till HPA höjas så mycket som krävs för att sjömanspensionen skall kunna tryggas. Det ankommer på regeringen att förelägga riksdagen erforderliga förslag.

Med det sagda tillstyrker utskottet yrkande 2 i motion T632. Syftet med yrkande 1 i samma motion torde få anses tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *finansieringen av den särskilda sjömanspensionen*

att riksdagen med anledning av vad som anförts härom i propositionen och motion 1989/90:T632 yrkande 1 samt med bifall till motion 1989/90:T632 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Medelsanvisning för stöd till svenska rederier (mom. 26)

Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "Utskottet erinrar" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att ifrågavarande statsbidrag nu bör avvecklas och tillstyrker motionsyrkandet. Regeringens förslag till medelsanvisning avstyrks följaktligen.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

26. beträffande *medelsanvisning för stöd till svenska rederier* att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T212 yrkande 10 avslår regeringens förslag,

7. Ett svenskt internationellt fartygsregister (mom. 27)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Eving Andersson (c), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Tom Heyman (m) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "Utskottet har under" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig helt till de överväganden som enligt motionerna talar för att Sverige bör införa ett internationellt fartygsregister. Enligt utskottets mening bör regeringen skyndsamt förelägga riksdagen förslag härom. Med det sagda tillstyrks de motionsyrkanden som nu är i fråga.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandena tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. beträffande *ett svenskt internationellt fartygsregister* att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T212 yrkande 11, 1989/90:T215 yrkande 27, 1989/90:T608 yrkande 3 och 1989/90:T629 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

8. Medelsanvisning för bidrag till svenska rederier (mom. 28)

1989/90:TU18

Under förutsättning av bifall till reservation 7

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "Utskottet har ingen" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet har i det föregående tillstyrkt motionsyrkanden om att regeringen bör förelägga riksdagen förslag om införande av ett svenskt internationellt fartygsregister. Så har skett i förvisning om att subventioner inte är rätta vägen att gå för att stärka den svenska sjöfartsnäringens internationella konkurrenskraft. Det är mot bakgrund av det anförda följdriktigt att utskottet tillstyrker motionsyrkandet om avslag på regeringens förslag till medelsanvisning för bidrag till svenska rederier och avstyrker regeringens förslag.

dels att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. beträffande *medelsanvisning för bidrag till svenska rederier* att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T233 yrkande 4 avslår regeringens förslag,

9. Värdesäkring av sjöfartsstödet (mom. 29)

Elving Andersson och Hugo Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Det är även enligt utskottets mening angeläget att det stöd som lämnas från anslaget Bidrag till svenska rederier behålls på en realt oförändrad nivå. Regeringen bör därför i kommande budgetpropositioner lämna förslag ägnade att säkerställa att så sker. Vidare bör regeringen snarast återkomma till riksdagen med förslag om en höjning av bidraget för nästa budgetår som är så avpassad att stödet får samma reala nivå som det hade då det infördes.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 29 bort ha följande lydelse:

29. beträffande *värdesäkring av sjöfartsstödet* att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T608 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. Sjöfartspolitiska trepartsöverläggningar (mom. 30)

1989/90:TU18

Elving Andersson och Hugo Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "Utskottet vill" och på s. 24 slutar med "härom avstyrks" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det angeläget att grunden för sjöfartspolitiken vidgas till att omfatta andra aspekter än beredskapsskäl på sätt som anges i motion T608 (c). Så bör ske genom att erforderliga förslag utarbetas inom ramen för de trepartsöverläggningar och med utgångspunkt i de överväganden som motionen avser. Det ankommer på regeringen att ta initiativ till dessa överläggningar.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande *sjöfartspolitiska trepartsöverläggningar*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T608 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

11. Flagglagen (mom. 31)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Tom Heyman (m) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 24 börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "avstyrks motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Flagglagen begränsar enligt utskottets mening på ett högst olyckligt sätt de svenska rederiernas handlingsfrihet när det gäller att disponera tonnaget. Detta innebär nackdelar på en marknad där flexibilitet och rörlighet är viktiga förutsättningar för framgång. Regeringen bör därför utan dröjsmål förelägga riksdagen förslag om upphävande av lagen.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att syftet med motionsyrkandena torde få anses tillgodosett — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 31 bort ha följande lydelse:

31. beträffande *flagglagen*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T212 yrkande 12, 1989/90:T608 yrkande 2 och 1989/90:T629 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

12. Allmänna krav på miljösäkrare fartygstransporter (mom. 32)

1989/90:TU 18

Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "Sverige har" och slutar med "internationella regelverk" bort ha följande lydelse:

I motion T609 (fp) yrkas (yrkande 1) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att säkerheten i oljetrafiken skall förbättras.

I motion T617 (m) yrkas (yrkande 1) att riksdagen begär att regeringen i internationella sammanhang verkar för en skärpning av den internationella regelskrivningen för oljetransporterande sjöfart och (yrkande 2) att riksdagen begär att regeringen snarast ser över reglerna för sjöfart i svenska kustfarvatten.

I motion T619 (mp) yrkas (yrkande 7), såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av internationella initiativ vad gäller miljökraven på sjöfarten.

I motion T629 (m) yrkas (yrkande 7), såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljökrav för sjöfarten.

I motion T636 (c) yrkas (yrkande 3) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Sveriges agerande för bättre internationella regelverk.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att Sverige måste intensifiera arbetet med att internationellt verka för miljösäkrare fartygstransporter och att de regler som gäller för sjöfart i svenska kustfarvatten och hamnar bör ses över i syfte att förbättra sjösäkerheten. Med det anförda tillstyrker utskottet de motionsyrkanden som nu är i fråga.

Vad utskottet sålunda anført bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 32 bort ha följande lydelse:

32. beträffande *allmänna krav på miljösäkrare fartygstransporter*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T609 yrkande 1, 1989/90:T617, 1989/90:T619 yrkande 7 i denna del, 1989/90:T629 yrkande 7 i denna del och 1989/90:T636 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anført.

13. Dubbla bottnar på tankfartyg m.m. (mom. 33)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 26 börjar med "Som framgår" och på s. 27 slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör regeringen förelägga riksdagen förslag om att tankfartyg som anlöper svenska hamnar bör vara försedda med

dubbel botten för att minimera riskerna för utflöde av olja vid grundstötning. Vidare bör regeringen verka för att kravet på dubbla bottnar skall gälla även internationellt, i första hand på Östersjön.

Med det anförda tillstyrker utskottet motionerna T250 (c) yrkande 9 och T608 (c) yrkande 5. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med samtliga övriga motionsyrkanden som nu är i fråga torde få anses tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 33 bort ha följande lydelse:

33. beträffande *dubbla bottnar på tankfartyg m.m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T250 yrkande 9 och 1989/90:T608 yrkande 5 samt med anledning av motionerna 1989/90:T214 yrkandena 1 och 2, 1989/90:T247 yrkande 6, 1989/90:T602, 1989/90:T609 yrkande 2, 1989/90:T619 yrkande 6, 1989/90:T630 i denna del, 1989/90:T634, 1989/90:T636 yrkande 1 och 1989/90:T641 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anført,

14. Tredubbla skott och dubbla bottnar (mom. 34)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 27 som börjar med "Av det" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att säkerhetskraven på fartyg med miljöfarlig last måste höjas. De utsläpp och de olyckor som regelbundet inträffar visar på att ytterligare åtgärder är motiverade. Den stadigt försämrade miljösituationen i havet måste tas på ett större allvar än vad som hittills varit fallet. Även möjligheten att använda tredubbla skott på tankfartyg bör därför kunna utvecklas.

Vad utskottet sålunda anført — och som innebär att syftet med motionsyrkandena torde få anses tillgodosett — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 34 bort ha följande lydelse:

34. beträffande *tredubbla skott och dubbla bottnar*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T618 yrkande 2, 1989/90:T620 yrkande 2 och 1989/90:T638 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anført.

15. Förbud mot supertankrar i Östersjön (mom. 35)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 27 som börjar med "Östersjön utgör" och slutar med "Motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att supertankrar bör förbjudas i Östersjön. En stor olycka med en oljetanker i 100 000-tonsklassen skulle få direkt förödande effekter för mycket långa tider och måste därför undvikas. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma

till riksdagen med förslag om förbud mot de största oljetankfartygen som nu tillåts gå in i den svenska delen av Östersjön. Regeringen bör också omgående ta initiativ till att förmå övriga Östersjöstater att förbjuda trafik med sådana supertankrar i sina resp. delar av Östersjön.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att syftet med motionsyrkandena torde få anses tillgodosett — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 35 bort ha följande lydelse:

35. beträffande *förbud mot supertankrar i Östersjön*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T618 yrkande 1, 1989/90:T619 yrkande 5 och 1989/90:T620 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

16. Internationell överenskommelse om förbud mot supertankrar i Östersjön (mom. 37)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Enligt vad" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Det är även enligt utskottets mening angeläget att regeringen verkar för en överenskommelse med övriga Östersjöstater om ett förbud mot supertankrar i Östersjön.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 37 bort ha följande lydelse:

37. beträffande *internationell överenskommelse om förbud mot supertankrar i Östersjön*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T628 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

17. Anmälningsskyldighet för fartyg (mom. 38)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Kommittén för" och slutar med "utskottet motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att förhandsinformation beträffande fartyg som avser att trafikera svenska vatten bör tillställas svensk myndighet. Vidare anser utskottet att Sverige internationellt bör verka för att en sådan anmälningsskyldighet bör gälla för hela Östersjön.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandena tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 38 bort ha följande lydelse:

1989/90:TU 18

38. beträffande *anmälningsplikt för fartyg*
att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T214 yrkande 4,
1989/90:T630 i denna del och 1989/90:T636 yrkande 2 som sin
mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

18. Trafikinformation (mom. 39)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Katastrofkommissionen framhåller" och slutar med "detsamma avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att regeringen bör förelägga riksdagen förslag om utbyggnad och komplettering av trafikinformationssystemet (TIC) med uppgifter till skydd för miljön.

Vad utskottet nu anfört — och som innebär att utskottet tillstyrker motionsyrkandet — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 39 bort ha följande lydelse:

39. beträffande *trafikinformation*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T639 yrkande 4 som
sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

19. Åtgärder för att underlätta spårning av olagliga oljeutsläpp (mom. 42)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 29 börjar med "Enligt vad" och slutar med "avstyrks motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör regeringen förelägga riksdagen förslag om märkning av olja i tankfartyg på sådant sätt att olagliga oljeutsläpp kan spåras. De erfarenheter som gjordes i samband med försök med märkning av olja i slutet av 1970-talet i Östersjön, bör kunna utnyttjas. Utskottet vill i sammanhanget påtala att det erfarenhetsmässigt är mycket svårt att på ett juridiskt hållbart sätt binda förövaren till ett visst utsläpp, kustbevakningens flygspaning till trots. Det är därför angeläget att ett märkningssystem införs. Vidare bör Sverige verka för att ett sådant märkningssystem accepteras internationellt. Med det sagda tillstyrker utskottet motion T619 (mp) yrkande 4. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med de övriga motionsyrkanden som nu är i fråga torde få anses tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 42 bort ha följande lydelse:

42. beträffande *åtgärder för att underlätta spårning av olagliga oljeutsläpp*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T619 yrkande 4 samt

med anledning av motion 1989/90:T618 yrkandena 3 och 4, 1989/90:T620 yrkandena 3 och 4 och 1989/90:T638 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

20. Lotsningsfrågor (mom. 44)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Mot bakgrund av de uppgifter som lämnas i motion T62" (m) finner även utskottet en utredning av lotsverksamheten erforderlig och tillstyrker yrkande 5 i nämnda motion.

Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Övriga motionsyrkanden som nu är i fråga avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 44 bort ha följande lydelse:

44. beträffande *lotsningsfrågor*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T629 yrkande 5 samt med avslag på motionerna 1989/90:T619 yrkande 2 och 1989/90:T639 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

21. Lotsningsfrågor (mom. 44)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör regeringen förelägga riksdagen förslag om en skärpning av lotsvånget så att samtliga fartyg, oavsett storlek, skall ha lots ombord, under gång i svenska farledsområden, då de är lastade med farligt gods. Till farligt gods bör hänföras petroleumprodukter och farligt gods som klassats som sådant av IMO. Med det anförda tillstyrker utskottet motion T639 (vpk) yrkande 5. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motion T619 (mp) yrkande 2 torde få anses tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Motion T629 (m) yrkande 5 avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 44 bort ha följande lydelse:

44. beträffande *lotsningsfrågor*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T639 yrkande 5, med anledning av motion 1989/90:T619 yrkande 2 samt med avslag på motion 1989/90:T629 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 30 som börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det angeläget att transporter av miljöfarligt gods sker på säkrast möjliga sätt. Skärpt lotstväng bär därför gälla för miljöfarliga sjötransporter. Kraven för dispensgivning bör också skärpas avsevärt. Med det anförda tillstyrker utskottet motion T619 (mp) yrkande 2. Därmed torde även syftet med motion T639 (vpk) yrkande 5 i väsentlig del få anses tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Motion T629 (m) yrkande 5 avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 44 bort ha följande lydelse:

44. beträffande *lotsningsfrågor*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T619 yrkande 2, med anledning av motion 1989/90:T639 yrkande 5 samt med avslag på motion 1989/90:T629 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

23. Förbud mot fartygstransporter av särskilt farliga ämnen (mom. 48)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 31 börjar med "Utskottet hänvisar" och slutar med "härom avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det behövs skärpta regler för transport av miljöfarliga ämnen till sjöss. I de fall då dessa transporter kan undvaras, eller ersättas med transport av mindre miljöfarliga ämnen, bör så också ske. En prövning i syfte att få bort onödiga miljöfarliga transporter kan tänkas ske i samband med prövning enligt miljöskyddslagen, genom att där också pröva transporterna till och från anläggningen i fråga. Det är också tänkbart att substitutionsprincipen i lagen om kemiska produkter kan tillämpas eller utvecklas på ett sådant sätt att onödiga miljöfarliga transporter minskas. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag i detta syfte.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 48 bort ha följande lydelse:

48. beträffande *förbud mot fartygstransporter av särskilt farliga ämnen*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T619 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

24. Miljökonsekvensanalyser (mom. 49)

1989/90:TU18

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 32 börjar med "Utskottet erinrar" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör möjligheten att transportera på sjön tas i beaktande när miljökonsekvensanalyser görs av större industri- och vägprojekt o.d. En sådan trafikmässig miljöprövning bör naturligtvis också omfatta järnvägen som alternativ. Den lösning som ger det bästa samhällsekonomiska resultatet, med fullt beaktande av den fulla miljö-kostnaden, bör normalt få företräde.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkan-det tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 49 bort ha följande lydelse:

49. beträffande *miljökonsekvensanalyser*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T619 yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

25. Luftföroreningarna från fartygstrafiken (mom. 51)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 32 som börjar med "Som utskottet" och slutar med "utskottet motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Det är enligt utskottets mening mycket angeläget att sjöfarten omfattas av i princip samma miljökrav som övrig trafik. Normen bör vara, vad gäller utsläpp till luft, densamma som för godstrafik på väg. Med hänsyn till att sjöfarten hittills undsluppit de alltmer långtgående miljökrav som ställts på vägtrafiken, är det befogat att regeringen nu skyndsamt lägger fram förslag med ovanstående inriktning såväl till riksdagen som i internationella sammanhang.

Vad utskottet nu anfört — och som innebär att motionerna T619 (mp) yrkande 7 i den del som nu är i fråga och T639 (vpk) yrkande 3 tillstyrks, och att syftet med de övriga motionsyrkanden som nu är i fråga torde få anses tillgodosett — hör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 51 bort ha följande lydelse:

51. beträffande *luftföroreningarna från fartygstrafiken*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T619 yrkande 7 i denna del och 1989/90:T639 yrkande 3 samt med anledning av motionerna 1989/90:T258 yrkande 1 och 1989/90:T629 yrkande 7 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

26. Översyn av bemanningsregler m.m. (mom. 53)

1989/90:TU18

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 33 börjar med "Frågor som" och slutar med "utskottet motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att de bestämmelser som reglerar sjöfarten måste anpassas så att konkurrensförutsättningarna blir desamma som gäller för landtransportföretag. Särregler för bemanning, arbetstid och tillsyn bör ses över så att sjöfarten får samma driftsförutsättningar som andra transportörer.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 53 bort ha följande lydelse:

53. beträffande *översyn av bemanningsregler m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T629 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

27. Utredning om farledsverksamheten (mom. 54)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 33 börjar med "Enligt vad" och slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Enligt vad utskottet erfarit förekommer det på flera håll utmed kusterna att hamnförvaltningar eller industriföretag svarar för farledsutmärkning och tillsyn av denna. Det synes emellertid angeläget att en fullständig kartläggning görs av möjligheterna att i största möjliga utsträckning låta tillsynen av farledsutmärkningen ske på sätt som föreslås i motionen. I samband med en sådan utredning bör vidare förslag läggas fram om en motsvarande reducering av sjöfartsavgifter.

Vad utskottet nu anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 54 bort ha följande lydelse:

54. beträffande *utredning om farledsverksamheten*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T629 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

28. Kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar m.m. (mom. 55)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 34 börjar med "Trafiken med" och slutar med "och avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör regeringen förelägga riksdagen förslag om att lämplig utbildning och behörighet skall krävas av den som vill framföra fartyg som är minst sju meter långt eller maskindrivet fartyg som har en maximal hastighet på minst sju knop. Den snabba ökningen av fritidsbåttrafiken, ökande trängseln i attraktiva skärgårdar och båtarnas högre hastigheter motiverar en sådan skärpning. Av det anförda följer att syftet med motion T619 (mp) yrkande 9 torde få anses tillgodosett. Vidare torde syftet med motion T607 (s) få anses i huvudsak tillgodosett.

Vad utskottet sålunda anför bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 55 bort ha följande lydelse:

55. beträffande *kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar m.m.*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T607 och 1989/90:T619 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

29. Hastighetsgräns på 15 knop för fritidsbåtar (mom. 56)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 34 börjar med "Enligt vad" och slutar med "Dessa avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör regler införas om en hastighetsgräns på 15 knop för fritidsbåtar i inre farvatten. Med det sagda tillstyrker utskottet motion T613 (s) i här berörd del. Syftet med motion T640 (mp) torde genom utskottets ställningstagande få anses tillgodosett.

Vad utskottet sålunda anför bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 56 bort ha följande lydelse:

56. beträffande *hastighetsgräns på 15 knop för fritidsbåtar*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T613 i denna del och med anledning av motion 1989/90:T640 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

30. Förbud mot tomgångskörning av motorer i fritidsbåtar (mom. 57)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 34 börjar med "För att" och på s. 35 slutar med "berörd del" bort ha följande lydelse:

Mot bakgrund av de utsläpps- och bullerproblem som tomgångskörning av fritidsbåtar vållar bör även enligt utskottets mening en tomgångskörningsregel av motsvarande slag som gäller för bilar närmare utredas.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet i här berörd del tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 57 bort ha följande lydelse:

57. beträffande *förbud mot tomgångskörning av motorer i fritidsbåtar*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T613 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

31. Sjötrafikföreskrifter och teckenförklaring till sjökort (mom. 58)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 35 börjar med "Motionärernas krav" och slutar med "Motionsyrkandet avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör regler införas om att såväl sjötrafikföreskrifterna som kort A, som innehåller symboler och förkortningar för svenska sjökort, skall medföras på alla fartyg som framdrivs av maskineri eller segel.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att syftet med motionsyrkandet torde få anses tillgodosett — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 58 bort ha följande lydelse:

58. beträffande *sjötrafikföreskrifter och teckenförklaring till sjökort*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:T619 yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

32. Översyn av sjötrafikföreskrifterna (mom. 59)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 35 börjar med "Motionsyrkandet synes" och slutar med "Yrkandet avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den i motionen uttalade uppfattningen att sjötrafikföreskrifterna behöver ses över och förbättras med hänsyn bl.a. till den ökande fritidsbåtstrafiken. För översynen bör regeringen tillsätta en lämpligt sammansatt kommitté.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 59 bort ha följande lydelse:

59. beträffande *översyn av sjötrafikföreskrifterna*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T619 yrkande 11
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom
anfört.

33. Vissa sanktioner mot fritidsbåtsförare (mom. 60)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 35 börjar med "Enligt 324 § sjölagen" och slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning om behovet av effektiva sanktioner mot dem som framför fritidsbåtar ovarsamt eller vårdslöst. Lämpliga sanktioner — förutom straff enligt sjölagen — är indragen behörighet att få framföra fartyget, i den mån krav på sådan behörighet föreligger, och i grövre fall även återkallelse av körkort. Därigenom uppnås också en tydligare koppling mellan vårdslöshet i trafik, oaktag om detta sker på land eller till sjöss.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 60 bort ha följande lydelse:

60. beträffande *vissa sanktioner mot fritidsbåtsförare*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T619 yrkande 14
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom
anfört.

34. Sjösäkerhetsrådets olycksstatistik (mom. 61)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 35 börjar med "Enligt vad" och slutar med "utskottet motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att sjösäkerhetsrådets olycksstatistik bör förbättras så att den i större utsträckning än för närvarande innehåller uppgifter om olyckor som inte fått dödlig utgång.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 61 bort ha följande lydelse:

61. beträffande *sjösäkerhetsrådets olycksstatistik*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T619 yrkande 13
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom
anfört.

Särskilda yttranden

1. Färjetrafiken på Gotland (mom. 15 och 18)

Roy Ottosson (mp) anför:

Det är viktigt att biljettpriset för en resa med färja till Gotland inte väsentligt överstiger vad motsvarande resor med tåg eller bil på fastlandet kostar. Människor som bor och verkar på Gotland bör ges samma förutsättningar som människor på fastlandet även i transportekonomiskt avseende.

Det är också viktigt att gotlänningar även under den intensiva turistperioden ges goda möjligheter att få plats på färjorna, och det även med kort varsel.

Jag stödjer därför i princip de krav som ställs på Gotlandstrafiken i motion T611 (mp). Med hänsyn till nu gällande avtal mellan staten och rederiet, och att riksdagen normalt bör avhålla sig från alltför detaljerade anvisningar till verk och myndigheter, avstår jag dock från att reservera mig till förmån för motionen i de aktuella momenten. Jag förutsätter också att staten i samband med omförhandling av avtal och framtida ny upphandling av Gotlandstrafiken beaktar dessa frågor.

2. Dubbla bottnar på tankfartyg m.m. (mom. 33)

Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp) och Hugo Bergdahl (fp) anför:

Nordiska rådet har vid sin 38:e session i Reykjavik den 27 februari—den 2 mars 1990 antagit en rekommendation (22/1990) om åtgärder för att undvika oljekatastrofer till sjöss. Rådet rekommenderar bl.a. de nordiska ländernas regeringar att vidta effektiva åtgärder för att undvika oljeskador vid fartygsolyckor, däribland främjande av användning av dubbelbottnade tankfartyg vid oljetransporter, särskilt med hänsyn till Östersjöområdets sårbara kuster och marina miljö.

I det betänkande av social- och miljöutskottet som ligger till grund för rekommendationen framhålls att frågan om åtgärder för att befrämja övergång till dubbelbottnat tonnage bör tas upp internationellt av de nordiska länderna, då det torde ge en extra säkerhet mot katastrofala oljeutsläpp. Då beslut på internationellt plan i dessa frågor torde kräva avsevärd tid — säger utskottet — i synnerhet som förändringar innebär stora kostnader, bör de nordiska länderna samtidigt vidta egna åtgärder för att stimulera till ökad användning av dubbelbottnat tonnage. Ekonomiska styrmedel torde enligt social- och miljöutskottets uppfattning erbjuda de bästa möjligheterna. Sålunda bör de nordiska länderna i sin avgiftspolitik gynna transport av olja på fartyg utrustade med dubbelbotten.

3. Långlotsning (mom. 45)

1989/90:TU18

Tom Heyman (m) anför:

Att organisera en så marginell företeelse som långlotsningen kan inte innebära några större problem för ett trafikområde. Sjöfartsverket väljer att avstå från verksamhet hellre än att skapa förutsättningar för nya initiativ, en inställning som inte överensstämmer med de nya idéer om utveckling av offentlig sektor som återfinns i årets budgetproposition.

Under den tid hamnlotsningen i Göteborg var kommunal bedrevs en liknande verksamhet av hamnlotsarna till glädje både för hamnlotsarna och hamnförvaltningen och utan att några stora problem uppstod för personalplaneringen.

Sjöfartsverket borde kunna organisera verksamheten på liknande sätt.

Innehållsförteckning

<i>Sammanfattning</i>	1
<i>Propositionen</i>	2
<i>Motionerna</i>	3
<i>Utskottet</i>	10
1 Inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet m.m.	10
2 Anslaget Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster	12
3 Anslaget Fritidsbåtsregister m.m.	12
4 Anslaget Transportstöd för Gotland m.m.	15
5 Anslaget Handelsflottans pensionsanstalt	19
6 Anslaget Handelsflottans kultur- och fritidsråd	20
7 Anslaget Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	20
8 Anslaget Stöd till svenska rederier	21
9 Anslaget Bidrag till svenska rederier samt den allmänna inriktningen av Sveriges internationella sjöfartspolitik	21
10 Miljöfrågor	24
10.1 Allmänna krav på miljösäkrare fartygstransporter ..	25
10.2 Dubbla bottenar på tankfartyg m.m.	26
10.3 Förbud mot supertankrar i Östersjön m.m.	27
10.4 Anmälningssplikt, trafikinformation och trafikled- ning	28
10.5 Åtgärder för att underlätta spårning av olagliga oljeutsläpp	29
10.6 Inspektionsverksamhet	29
10.7 Lotsningsfrågor	30
10.8 Vissa andra miljöfrågor	31
11 Vissa andra sjöfartspolitiska frågor med övervägande internationell anknytning	33
12 Vissa fritidsbåtsfrågor	33
13 Övriga frågor	36
14 Hemställan	37
<i>Reservationer</i>	43
<i>Särskilda yuranden</i>	60