



## Sjöfartsfrågor

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar trafikutskottet frågor om sjöfart i 31 motionsyrkanden i sammanlagt 24 motioner från allmänna motionstiden 2008.

Motionsförslagen rör främst säkerhets- och miljörelaterade sjöfartsfrågor men även frågor om fritidsbåtsverksamheten. När det gäller frågan om sjöfart i Östersjöområdet konstaterar utskottet att den havsproposition som regeringen nyligen lagt fram innehåller förslag som i hög grad har bäring på de säkerhets- och miljöproblem som präglar detta område. Utskottet konstaterar också att arbetet med s.k. PSSA-anknutna skyddsåtgärder i Östersjön fortskrider (s.k. särskilt känsligt havsområde, PSSA). Även frågor om utsläpp från sjöfarten till luft (kväve- och svaveloxider) och till vatten (olja och barlastvatten) tas upp i betänkandet, och utskottet hänvisar till pågående eller planerade åtgärder. Samtliga motioner avstyrks av utskottet.

I betänkandet finns 7 reservationer (s, v, mp).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning .....	5
Bakgrund .....	5
Sjöfartens omfattning .....	5
Nationella myndigheter .....	5
Internationellt samarbete .....	7
Riksdagens uppföljning av statens insatser på havsmiljöområdet .....	13
Budgetpropositionen för år 2009 .....	13
Propositionen om en sammanhållen svensk havspolitik .....	14
Inför det svenska ordförandeskapet andra halvåret 2009 .....	15
Utskottets överväganden .....	16
Lotsningsverksamhet .....	16
Sjöfart i Östersjöområdet .....	19
Sjöfart i arktiska områden .....	23
Utsläpp av kväve- och svaveloxider m.m. ....	26
Utsläpp av olja .....	32
Utsläpp av toalettavfall .....	35
Utsläpp av barlastvatten .....	39
Regelverk för mindre fartyg .....	41
M/S Estonia .....	43
Register för fritidsbåtar .....	46
Obligatorisk flytväst .....	47
Reservationer .....	50
1. Sjöfart i Östersjöområdet, punkt 2 (s, v, mp) .....	50
2. Sjöfart i arktiska områden, punkt 3 (s, v, mp) .....	52
3. Utsläpp av kväve- och svaveloxider m.m., punkt 4 (s, v, mp) .....	53
4. Utsläpp av olja, punkt 5 (s, v, mp) .....	55
5. Utsläpp av toalettavfall, punkt 6 (s, v, mp) .....	55
6. Utsläpp av barlastvatten, punkt 7 (s, v, mp) .....	57
7. Register för fritidsbåtar, punkt 10 (s, v, mp) .....	57
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	59
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008 .....	59
 <i>Tabell</i>	
Olycksstatistik – fritidsbåtar .....	48

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Lotsningsverksamhet

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T385 av Finn Bengtsson och Jan R Andersson (båda m) och

2008/09:T551 av Staffan Anger (m).

## 2. Sjöfart i Östersjöområdet

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T532 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) och

2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 8.

*Reservation 1 (s, v, mp)*

## 3. Sjöfart i arktiska områden

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T388 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) och

2008/09:T389 av Sinikka Bohlin m.fl. (s).

*Reservation 2 (s, v, mp)*

## 4. Utsläpp av kväve- och svaveloxider m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T304 av Kent Olsson (m),

2008/09:T321 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s),

2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkande 2,

2008/09:T392 av Billy Gustafsson (s),

2008/09:T433 av Anders Hansson (m),

2008/09:T449 av Birgitta Eriksson m.fl. (s, v, mp) yrkandena 1 och 2,

2008/09:MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 10 och

2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkandena 5 och 6.

*Reservation 3 (s, v, mp)*

## 5. Utsläpp av olja

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkande 3 och

2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 9.

*Reservation 4 (s, v, mp)*

## 6. Utsläpp av toalettavfall

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T338 av Krister Örnfjäder och Désirée Liljevall (båda s),

2008/09:T401 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda c),

2008/09:T405 av Rolf K Nilsson (m),  
2008/09:T480 av Lars Hjalmered (m) och  
2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 7.

*Reservation 5 (s, v, mp)*

#### **7. Utsläpp av barlastvatten**

Riksdagen avslår motion

2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 18.

*Reservation 6 (s, v, mp)*

#### **8. Regelverk för mindre fartyg**

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T248 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda fp)  
yrkande 9 och

2008/09:T479 av Lars Hjalmered och Lars-Arne Staxäng (båda m).

#### **9. M/S Estonia**

Riksdagen avslår motion

2008/09:T527 av Kjell Eldensjö (kd).

#### **10. Register för fritidsbåtar**

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T239 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s),  
2008/09:T246 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s) och  
2008/09:T301 av Peter Jeppsson m.fl. (s).

*Reservation 7 (s, v, mp)*

#### **11. Obligatorisk flytväst**

Riksdagen avslår motion

2008/09:T295 av Christer Engelhardt (s).

Stockholm den 19 mars 2009

På trafikutskottets vägnar

*Jan-Evert Rådström*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas frågor om sjöfart i 31 motionsyrkanden i sammanlagt 24 motioner från allmänna motionstiden 2008.

De här berörda motionsförslagen rör främst säkerhets- och miljörelaterade sjöfartsfrågor men även frågor om ett fritidsbåtsregister.

Motioner från allmänna motionstiden 2007 respektive 2008 som gäller sjöfartens infrastruktur, hamnfrågor och sjöfartsnäringen i stort har behandlats i trafikutskottets betänkande 2008/09:TU2 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt.

## Bakgrund

### **Sjöfartens omfattning**

Sveriges geografiska läge och stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en viktig roll i det svenska transportsystemet. Inom den internationella sjöfarten har uppemot 45 000 fartyg till huvuduppgift att frakta gods och/eller passagerare. Omkring 90 % av de gränsöverskridande internationella godstransporterna sker med fartyg. Likaså är Europas import och export starkt beroende av sjöfarten. Mellan EU:s medlemsländer är motsvarande siffra 40 %. Sverige är ett av Europas mest sjöfartsberoende länder. Enligt Sjöfartsverkets beräkningar går mer än 90 % av Sveriges utrikeshandel (mätt i volym) sjövägen.

Dessutom reser uppemot 30 miljoner personer till och från Sverige med färja varje år, vilket är nästan dubbelt så många som antalet flygresenärer.

### **Nationella myndigheter**

#### *Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket är central förvaltningsmyndighet och har ett samlat ansvar, sektorsansvar, för sjöfarten. Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt. Delar av Sjöfartsverkets verksamhet har den 1 januari 2009 förts över till den nya myndigheten Transportstyrelsen (se nedan).

Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att

- tillhandahålla lotsning,
- svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder,
- tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst,
- svara för isbrytning,
- verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras,

- svara för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning),
- svara för samordning av sjögeografisk information inom Sverige,
- redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt svara för skötsel och tillsyn av dessa gränser utmärkning,
- svara för beredskapsplanläggning i fråga om sjötransporter,
- årligen göra en utvärdering av den svenska sjöfartens konkurrenssituation inom ramen för verkets näringspolitiska uppgifter,
- verka för att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom sjöfarten,
- planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk i enlighet med bestämmelserna i ILO-konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn,
- tillhandahålla sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS), fartygsrapporteringsystem (FRS) och AIS (Automatic Identification System) och
- svara för övervakning och för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS), fartygsrapporteringsystem (FRS) och trafiksepareringssystem (TSS).

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

Sjöfartsverket ska också bl.a. verka för att de regelverk och rutiner som myndigheten disponerar över är kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag.

### *Transportstyrelsen*

Transportstyrelsen övertog – när den inrättades den 1 januari 2009 – all verksamhet vid Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen samt delar av verksamheten vid Sjöfartsverket och Vägverket.

Enligt förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen har styrelsen till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

Transportstyrelsens tillsyn ska utövas över angivna områden i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område; när det gäller den civila sjöfarten ska tillsynen särskilt omfatta sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet.

Transportstyrelsen ska särskilt ansvara för frågor om

1. krav på infrastruktur, fordon, fartyg och luftfartyg,

2. kompetenskrav och behörigheter,
3. krav på infrastrukturförvaltare, trafikorganisatörer och trafikföretag,
4. trafikregler, nyttjande av infrastruktur, anläggningar och service,
5. villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor och
6. villkor för resenärer och dem som köper godstransporttjänster.

Transportstyrelsen ska inom sitt ansvarsområde ansvara för samordningen av de statliga myndigheternas trafiksäkerhetsarbete, ur ett trafikslagsövergripande perspektiv.

### *Kustbevakningen*

Enligt förordningen (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen har myndigheten i uppgift att bedriva sjöövervakning och utföra räddningstjänst till sjöss. Kustbevakningen ska också ha förmåga att förebygga, motstå och hantera krissituationer inom sitt ansvarsområde. Verksamheten bedrivs inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt på land i anslutning till dessa vatten.

Kustbevakningen ska genom sjöövervakning förebygga och ingripa mot störningar av ordningen i sjötrafiken. Vidare ska Kustbevakningen ansvara för miljöräddningstjänsten till sjöss i syfte att begränsa konsekvenserna av olyckor och utsläpp. På uppmaning av räddningsledare ska Kustbevakningen också delta i sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst och därigenom bidra till ökad sjösäkerhet, att människoliv kan räddas, att personskador begränsas och att konsekvenserna för egendom och miljö minskas.

### **Internationellt samarbete**

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

### *IMO*

FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Inom IMO bedrivs också arbete med att öka kvalitetskraven på flaggstaters sjöfartsadministrationer. Även frågor om s.k. sjöfartsskydd ingår i IMO:s uppgifter. IMO har 168 medlemsstater. Sverige är medlem sedan år 1959.

IMO har antagit närmare 40 konventioner och protokoll. Följande konventioner är av särskild betydelse för sjöfarten (dock är den förstnämnda (FN:s havsrättskonvention inte en IMO-konvention).

- *FN:s havsrättskonvention, Unclos* (United Nations Convention of the Law of the Sea), innehåller bl.a. regler om havets indelning i olika vattenområden och kuststaternas jurisdiktion över dessa områden. Enligt Unclos gäller principen om rätt till oskadlig genomfart i internationella sund.
- *Sjösäkerhetskonventionen, Solas* (International Convention for the Safety of Life at Sea), är det grundläggande internationella regelverket för sjösäkerhetsarbetet. Solas har sedermera kompletterats med den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden).
- Den internationella *konventionen för förhindrande av förorening från fartyg, Marpol* (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, jämte ett senare antaget protokoll). Regler finns i olika bilagor om bl.a. förorening av vatten genom olja, sopor och toalettavfall men även förorening av luft. Inspektion och övervakning är en uppgift för medlemsländerna.
- *Konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakt-hållning, STCW* (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers och den tillhörande koden, STCW 95) reglerar frågor om bl.a. vilken kompetens som sjömän ska ha.

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

## EU

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

En rad handlingsprogram, rättsakter m.m. som rör havsmiljö och sjöfart har antagits eller bereds inom EU.

## Emsa

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

- ge medlemsländerna och kommissionen tekniskt och vetenskapligt stöd och tillhandahålla sakkunskap på hög nivå för att hjälpa dem att på ett korrekt sätt tillämpa EG:s lagstiftning på området för sjösäkerhet,
- bevaka genomförandet av lagstiftningen och



- utvärdera befintliga åtgärders effektivitet.

### **Det tredje sjösäkerhetspaketet**

Ett tredje så kallat sjösäkerhetspaket har tagits fram inom EU som resultat av tankfartyget Prestiges förlisning. Paketet innehåller följande sju förslag till rättsakter.

- Direktiv om *flaggstaternas ansvar*. Syftet är att flaggstaten, dvs. den stat där fartyget är registrerat och som har jurisdiktionen över fartyget, ska uppfylla sina åtaganden enligt IMO:s konventioner.
- Ändring av direktivet om *hamnstatskontroll*, dvs. sådan kontroll som hamnstaten utför på utländska fartyg i den stat där fartyget ligger i hamn. Ändringarna avser bl.a. rapporteringsplikt, bekvämlighetshamn och ett ökat antal kontroller av ”högriskfartyg”.
- Ändring av direktivet om *klassificeringssällskap*. Syftet är att dessa ges ett större ansvar för sina certifikat.
- Ändring av direktivet om regler för *övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik* i gemenskapen.
- Direktiv om *utredningar av sjöolyckor*. Syftet är att öka kunskapen om olycksriskerna.
- Förordning om *ansvar för och ersättning till passagerare vid fartygsolyckor*.
- Direktiv om *redares skadeståndsansvar*.

Enligt kommissionens mening borde förslagen behandlas som ett odelbart paket. Det tredje sjösäkerhetspaketet antogs av rådet den 26 februari 2009 och av Europaparlamentet den 11 mars 2009.

### **Direktiv om det avtal som ingåtts mellan arbetsmarknadens parter om 2006 års sjöarbetskonvention**

Den 23 februari 2006 antog FN:s arbetsorganisation (International Labour Organization, ILO) 2006 års sjöarbetskonvention, som skapar ett sammanhängande instrument för sjömäns arbete.

Enligt EG-fördraget har arbetsmarknadens parter en nyckelroll när det gäller sociala frågor; alla initiativ på detta område måste föregås av konsultation med arbetsmarknadens parter om den möjliga riktningen för åtgärderna och om innehållet i förslaget. Efter förhandlingar beslutade parterna att underteckna ett avtal om 2006 års sjöarbetskonvention. Avtalet innebär att stora delar av sjöarbetskonventionen ska tillämpas fr.o.m. det datum som konventionen träder i kraft. Med anledning av detta avtal om konventionen presenterade kommissionen hösten 2008 ett förslag till direktiv genom vilket de bestämmelser av sjöarbetskonventionen som omfattas av direktivet införs i gemenskapslagstiftningen. Syftet är att göra det mer eftersträvanvärt för europeiska sjömän att arbeta inom sjöfartssektorn. Sverige har uttryckt en positiv inställning till förslaget.

Direktivförslaget kan ses som ett komplement till det tredje sjösäkerhetspaketet. En skrivelse med anledning av konventionen avses bli behandlad av riksdagen under våren 2009.

Regeringen har den 12 januari 2009 tillkallat en särskild utredare som ska föreslå de författningsändringar som behöver göras för att Sverige ska kunna ratificera 2006 års sjöarbetskonvention. Uppdraget ska redovisas senast den 30 december 2009.

### **En havspolitik för EU**

Kommissionens grönbok om en framtida havspolitik för EU (KOM(2006) 275) behandlades av riksdagen våren 2007 i ett utlåtande (utl. 2006/07: TU14). Senare samma år lade kommissionen fram ett meddelande med förslag till en handlingsplan för en havspolitik för EU (KOM(2007) 574) och ett meddelande om En integrerad havspolitik för Europeiska unionen (KOM(2007) 575). Nya åtgärder har föreslagits när det gäller sjötransporternas logistik, minskade utsläpp från sjöfarten och fördjupat samarbete mellan branscher och myndigheter kopplade till sjöfarten.

### **EG:s ramdirektiv om en marin strategi**

Den 17 juni 2008 beslutades en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område, ramdirektivet om en marin strategi. Syftet med direktivet är att skydda och bevara miljön i Europas hav och uppnå en god miljöstatus i den marina miljön senast år 2020. Det kompletterar ramdirektivet för vatten som enbart omfattar inlands- och kustvatten.

Enligt direktivet ska medlemsstaterna själva formulera de mål och åtgärdsprogram som behövs för att förbättra havsmiljön. Detta ska ske i en process där länderna samordnar sig inom havsregioner, varav Östersjön är en. Direktivet ska vara genomfört i medlemsländerna senast den 15 juni 2011. Arbetet ska bedrivas i successiva steg i enlighet med bestämmelserna i direktivet.

### **En europeisk hamnpolitik**

Kommissionens förslag om en europeisk hamnpolitik (KOM(2007) 616) innehåller förslag om bl.a. hur s.k. flaskhalsar inom EU:s hamnar ska åtgärdas.

### **Ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder**

Den 21 januari 2009 presenterade kommissionen ett meddelande och en handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder (KOM(2009) 10). Detta anknyter i sin tur till ett meddelande (KOM(2009) 11) med förslag till ett direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i EG:s medlemsstater.

Inledningsvis hänvisas till halvtidsöversynen av vitboken om den gemensamma transportpolitiken (kommissionens meddelande Hållbara transporter för ett rörligt Europa – Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken (KOM(2006) 314). Syftet är att utvidga EU:s inre marknad till att omfatta även sjötransporter. Det handlar om att avveckla och förenkla de administrativa förfarandena för sådana transporter. Det yttersta syftet är att öka sjöfartens attraktivitet, effektivitet och konkurrenskraft samt förbättra miljöskyddet.

För att nå detta mål har kommissionen lagt fram förslag om ett antal åtgärder som primärt rör närsjöfarten. Inledningsvis betonas närsjöfartens viktiga roll i den intermodala logistikkedjan för godstransporter.

I meddelandet anmäls också ett utkast till *handlingsplan*. Kommissionen betonar att förslagen till åtgärder behöver ses över ytterligare och att ett regelrätt förslag kommer att presenteras vid en senare tidpunkt.

Åtgärderna på *EU-nivå* är indelade i kortfristiga (genomförda till år 2010) och medelfristiga (genomförda till år 2013). De kortfristiga rör bl.a. tullformaliteter och de medelfristiga bl.a. förenklade administrativa förfaranden, förbättrad elektronisk dataöverföring och förenklade bestämmelser för sjötransport av farligt gods.

Åtgärderna på *medlemsstatsnivå* har formen av rekommendationer. Bland annat föreslås samordning av administrativa kontroller för att minska handläggningstiden. Ett förslag avser språkkrav; medlemsstaterna bör överväga möjligheten att komma överens om ett språk – eller engelska som ett andra språk – för alla dokument och förfaranden som rör sjöfarten. Vidare bör medlemsstaterna skapa regler som förenklar utfärdandet av intyg om lotsdispens. En fysisk indelning av hamnområden med vissa delar reserverade för närsjöfart med containertrafik eller ro-ro-trafik skulle medföra en kortare handläggningstid för fartyg i hamn, anser kommissionen, som också förespråkar en sådan lösning. Ratificering av 2006 års sjöarbetskonvention, miljötillstånd i medlemsstaterna samt skyddsåtgärder med anledning av terroristhot och piratverksamhet är andra rekommenderade åtgärder. Såvitt gäller frågan om sjöarbetskonventionen har regeringen aviserat en skrivelse till riksdagen under våren 2009 liksom en proposition om sjömäns ersättning vid sjukdom

Även åtgärder inom *specifika branscher* skisseras i ett meddelande från kommissionen.

Bristfällig operativ samordning i hamnarna när det gäller administrativa tjänster anges vidare vara en orsak till bristande effektivitet. En grupp av kontaktpunkter bör peka ut de kontakter som bör upprättas mellan medlemsstaterna och hamnarna och lägga fram förslag till åtgärder.

Slutligen anger kommissionen att den i sin nästa rapport om närsjöfarten, planerad till år 2012, kommer att inkludera en rapport om hur åtgärderna har genomförts.

### **Den europeiska sjöfartspolitiken fram till 2018**

Kommissionen lade den 21 januari 2009 fram ett meddelande om Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (KOM(2009) 8). Enligt kommissionen har EU och dess medlemsstater ett stort gemensamt ansvar för

- den långsiktiga konkurrenskraften på världsmarknaden för EU:s sjöfartsindustri och andra sjöfartsrelaterade branscher,
- en säker, trygg och effektiv inomeuropeisk och internationell sjöfart på rena hav samt
- den anpassning som krävs för hela sjötransportsystemet till utmaningarna hela sjötransportsystemet under 2000-talet.

I meddelandet presenteras en rad förslag till hur dessa mål ska kunna nås. De bygger bl.a. på EU:s integrerade havsstrategi och omfattar bl.a. förbättrad miljöprestanda och sjösäkerhet samt tryggad energiförsörjning genom sjötransporter. Utnyttjande av närsjöfartens och sjötransporttjänsternas hela potential är ytterligare ett område liksom forskning och innovationer när det gäller sjöfarten. Vidare lämnas förslag som ska motverka bristen på kvalificerat sjöfolk, befäl och manskap.

### **EU:s Östersjöstrategi**

Kommissionen avser att presentera en särskild strategi för Östersjöregionen våren 2009. En gemensam inriktning för de åtta EU-staterna kring Östersjön och en handlingsplan förväntas ingå. Åtgärderna kan komma att beröra den inre marknaden och brottsbekämpning men också miljörelaterade frågor, inklusive sjösäkerhet.

### *Helcom*

Helsingforskommissionen (Helcom) är det verkställande organet för 1974 års Helsingforskonvention om skydd för Östersjöområdets marina miljö. Helcom arbetar bl.a. med frågor om förbättrad ruttplanering, sjömätning, tillgång till elektroniska sjökort och avfallshantering i Östersjöområdet. Medlemmar är Ryssland, samtliga de åtta EU-stater som gränsar till Östersjön (Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige och Tyskland) och Europeiska gemenskapen (EG). För beslut inom Helcom krävs enhällighet.

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

### *Nordsjökonferensen*

Nordsjökonferensen är ett politiskt samarbete för regeringarna och syftar till att skydda och förbättra Nordsjöns miljö. På sjöfartsområdet har främjande av miljövänlig sjöfart, luftföroreningar och marint skräp diskuterats. Sedan ministerkonferensen i Göteborg 2006 pågår inte längre något mellanstatligt samarbete i detta forum, men staterna fullföljer de åtaganden som gjorts inom konferensen.

### *Ospar*

Osparkonventionen från år 1992 reglerar skyddet av den marina miljön i Nordostatlanten. Tillkomsten av konventionen har sitt ursprung i oljetankern Torrey Canyons grundstötning år 1967. Den har ratificerats av alla 16 parter i de ursprungliga konventionerna (Oslo- och Pariskonventionerna), nämligen regeringar från 15 länder samt Europeiska gemenskapen.

### **Riksdagens uppföljning av statens insatser på havsmiljöområdet**

Miljö- och jordbruksutskottet har låtit genomföra en uppföljning och utvärdering av statens insatser inom havsmiljöområdet, och en rapport med titeln Uppföljning av statens insatser inom havsmiljöområdet publicerades i oktober 2008 (2008/09:RFR3). Ett avsnitt rör särskilt sjöfartens påverkan på havsmiljön (avsnitt 6 Oljeutsläpp och avfall till havs). Sammanfattningsvis betonas i rapporten vikten av långsiktig styrning och förbättrat samarbete mellan berörda aktörer samt fortsatt internationellt samarbete i havsmiljöfrågor.

### **Budgetpropositionen för år 2009**

I budgetpropositionen lämnas en resultatredovisning av hur Sjöfartsverket uppnår sina verksamhetsmål.

När det gäller verksamhetsmålet *En säker sjöfart*, där ingen dödas eller allvarligt skadas, konstaterar regeringen bl.a. att antalet omkomna i handels-sjöfarten är litet och att trenden är nedåtgående. Antalet svårt skadade är relativt stort, och det anges främst vara ett arbetsmiljöproblem. Mot bl.a. denna bakgrund har det sjösäkerhetsmål som regeringen satt upp för Sjöfartsverket i fråga om passagerar-, handels- och fiskefartyg i allt väsentligt uppnåtts. Säkerheten i sjöfarten med fritidsbåtar har däremot inte uppnåtts.

Verksamhetsmålet *En god miljö* innebär att sjötransportsystemet anpassas till kraven på en god och hälsosam livsmiljö för alla och att en god hushållning med naturresurser främjas. Här anges att Sjöfartsverket under år 2007 aktivt har bidragit till att utarbeta Baltic Sea Action Plan (se ovan under Helcom). Vidare anges att Sjöfartsverket har arbetat med att stärka incitamenten för rederierna att investera i reningsteknik för luftföroreningar genom att öka miljörabatterna i farledsavgiftssystemet.

## Propositionen om en sammanhållen svensk havspolitik

Regeringen lade den 17 mars 2009 fram en proposition om en sammanhållen svensk havspolitik (prop. 2008/09:170). Där påpekas att politiken för sjöfart, fiske, turism m.m. hittills har utvecklats var för sig, vilket medfört en fragmentisering med ibland kolliderande mål och sämre överblick.

Enligt regeringens förslag bör inriktningen bl.a. vara att havets och kustområdenas resurser ska utnyttjas hållbart så att ekosystemen bevaras och restaureras samtidigt som havsanknutna näringar kan utvecklas, växa och bidra till att stärka Sveriges konkurrenskraft. Havspolitikerna ska vara integrerad och sektorsövergripande samt utgå från en helhetssyn på nyttjandet och bevarandet av resurserna.

I propositionen presenteras regeringens bedömning när det gäller konkreta åtgärder för havsmiljön, däribland följande.

- *Förstärkt internationellt samarbete.* En svensk handlingsplan för det samlade internationella samarbetet med särskilt fokus på Östersjön och Västerhavet bör utformas, och en organisationsutredning kommer att tillsättas. Dessutom inrättas en mellanstatlig fond för förbättring av Östersjöns miljö.
- *En samordnad förvaltning.* En ny myndighet för havs- och vattenfrågor inrättas för helhetssyn, ekosystemansats och möjliggörande av avvägningar.
- *Sjöövervakning.* En utvecklad sjöövervakning krävs för de utmaningar som finns beträffande bl.a. sjösäkerhet och illegala utsläpp. När det gäller sjötrafikövervakning nämns särskilt AIS (Automatic Identification System) och VTS (Vessel Traffic Service). För VTS avses Transportstyrelsen ges i uppdrag att i samråd med Sjöfartsverket se över om det finns ett gemensamt behov av och förutsättningar för Danmark och Sverige att inrätta en permanent sjötrafiktjänst för Öresund.
- *Kunskap till stöd för förvaltningen.* Enligt regeringens bedömning är forskning och utveckling nödvändigt för att öka den svenska sjöfartens attraktionskraft, främja kvalitetssjöfart och möta morgondagens utmaningar. Det bör finnas ett tydligt ansvar för sjöfartsforskningen.
- *Utveckling av havsanknutna näringar och ett hållbart utnyttjande.* Svensk sjöfart bör vara synonym med kvalitetssjöfart och med hög standard när det gäller miljöskydd och säkerhet. Bland insatsområdena märks bättre förutsättningar för närsjöfart och ett stärkt sjöfartskluster. En ny lotslag ska medföra ökad sjösäkerhet. Vidare bör svenska särregler avskaffas och arbetet med regelförenkling prioriteras.
- *Åtgärder och styrmedel för en god havsmiljö.* Flera frågor berör sjöfarten, däribland konventionen om barlastvatten. Vidare aviseras förbud mot utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg och passagerarfärjor liksom från fritidsbåtar; ett motsvarande förbud för utsläpp från lastfartyg ska utredas. Vidare bör en översyn av avgiftssystemet för mottag-

ning av fartygsavfall göras. Sverige bör vara drivande i IMO:s arbete med att begränsa sjöfartens utsläpp av luftföroreningar, främst i fråga om kväveoxider.

- *Sveriges arbete för en god havsmiljö i andra delar av världen.* Skydd av havsmiljön i Arktis är ett område som tas upp, och regeringen anför att Sverige bör vara drivande i arbetet.

### **Inför det svenska ordförandeskapet andra halvåret 2009**

På uppdrag av det innevarande tjeckiska ordförandeskapet i EU ansvarar Sverige för arbetet med sjöfartsfrågorna upp till och med rådsarbetsgruppsnivå. Det innebär bl.a. att företrädare för Sverige är ordförande i rådsarbetsgruppen för sjöfart. På motsvarande sätt kommer Tjeckien under det svenska ordförandeskapet att ha ansvar för frågor om inre vattenvägar. Sverige svarar också för EU:s samordning inför och under IMO:s möten liksom för arbetet med EU:s fiske- och havspolitik.

Under det svenska ordförandeskapet kommer regeringen på sjöfartsområdet att behandla bl.a. Östersjöfrågorna och frågan om ett europeiskt sjöfartsområde utan hinder.

# Utskottets överväganden

## Lotsningsverksamhet

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motioner (m) med krav på avveckling av Sjöfartsverkets monopol i fråga om lotsning. Utskottet hänvisar till en aviserad proposition om lotsningsfrågor.

### **Bakgrund**

#### *Lotsutredningen*

Lotsutredningen skulle enligt sina direktiv belysa hur ny teknik kan underlätta och effektivisera lotsarbetet samt förutsättningarna att utveckla lotsning från en central i land. Det ingick också en översyn av vilka krav som ska gälla för att få verka som lots och om det finns anledning att föreslå förändringar i det förfarande som finns i dag för att få lotsdispens. Även frågan om effekterna av den korssubvention som finns i dag mellan lotsnings- och farledsavgifter skulle analyseras. Slutligen skulle även förslag läggas fram till de författningsändringar som övervägandena gett upphov till.

I delbetänkandet *Lotsa rätt!* (SOU 2007:106), som avlämnades i januari 2008, har sammanfattningsvis följande förslag lagts fram:

- De principiella rättsreglerna för lotsning regleras i en särskild lotslag.
- Grundläggande behörighetskrav för lotsar fastställs i en lotslag. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer preciserar behörighetskraven för lotsar samt utfärdar och återkallar behörighetsbevis.
- Lotsens kvalifikationer ska prövas av sjöfartsinspektionen.
- Till böter eller fängelse i högst sex månader ska den kunna dömas som lotsar fartyg eller på annat sätt utför lotsuppgifter på svenskt territorium utan giltigt behörighetsbevis.
- Försvarsmakten ges i uppgift att inventera inom vilka ytterligare områden sekretessen för djupdata kan upphävas för att möjliggöra att kravet på svenskt medborgarskap för lotsar tas bort.
- Sjöfartsverket ska ta fram, digitalisera och på Internet publicera standardfärdplaner för viktigare farleder.
- Sjöfartsverket och sjöfartsinspektionen ska inleda en försöksverksamhet med landbaserad lotsning. En oberoende organisation ska följa och utvärdera försöksverksamheten.
- Ett utrustningskriterium ska införas vid bedömningen av om lotsplikt ska gälla.
- Befälhavarens ansvar att tillkalla lots ska författningsregleras.



- Kommunikation föreslås ingå i lagens definition av lotsning.
- Fartyg som är registrerade i de flaggstater som återfinns på Paris MoU:s svarta lista (Paris MoU är en förkortning av ett mellanstatligt avtal från 1982 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) ska omfattas av lotsplikt.
- Lägre befäl med lotsdispens ska kunna använda sin lotsdispens även om befälhavaren inte har en dispens.
- Giltighetstiden för lotsdispenser ska vara fem år.
- Sjöfartsinspektionen får ett helhetsansvar för examination vid lotsdispenser.
- Sjöfartsinspektionen ges i uppdrag att utforma ett mer flexibelt regelverk för lotsplikt.
- Förenklat dispensförfarande vid färd i korridor med standardiserade färdplaner ska vara möjligt.
- Möjligheten till generell lotsdispens avvecklas.
- Kunskapsupbyggnad – lotsningens effekter ska utvärderas.

I direktivet ingick även uppdraget att undersöka vilka alternativa organisationsformer för att bedriva lotsning som kan finnas. Genom ett tilläggsdirektiv flyttades organisationsfrågan till slutbetänkandet, samtidigt som uppdraget utvidgades till att omfatta dels lämplig organisationsform för lotsningsverksamheten, dels en översyn av hela Sjöfartsverkets roll och organisation.

I utredningen behandlades bl.a. sjöfarten på Mälaren, som med sin yta om 1 140 km<sup>2</sup> är Sveriges tredje största insjö. Handelsfartygen går främst till hamnarna i Västerås och Köping. Ett gemensamt hamnbolag har bildats under namnet Mälarhus (Västerås och Köping). På hela Mälaren gäller lotsplikt. Lotsningarna i Mälaren är långa; en lotsning mellan Västerås och Södertälje tar fem till sex timmar. Vid Södertälje tar en ny lotsled vid för färd mot Landsort i Östersjön; denna lotsning tar tre timmar. En lotsdispens får endast användas i sex timmar, medan en lots får arbeta åtta timmar i sträck. Det krävs därför mer än en dispensinnehavare för t.ex. sträckan mellan Landsort och Västerås hamn. Antalet lotsningar på Mälaren uppgick år 2006 till ca 2 200. Farledernas längd och komplexitet i Mälaren innebär att det för en ny lots tar några månader längre tid att få sin första styrsedel än vad det tar i flertalet andra farleder. Även att få en lotsdispens kan ta längre tid.

## Motionerna

I motion 2008/09:T385 av Finn Bengtsson och Jan R Andersson (båda m) begärs att Sjöfartsverket ges i uppdrag att redovisa hur en avveckling av verkets monopol på att utföra lotsuppdrag i hamnar kan genomföras. I motionen räknas flera problem upp som anges vara en följd av en garanterad tillgång på lotstjänster. Detta kan i sin tur medföra att t.ex. redare och resebyråer väljer bort svenska hamnar under turistsäsongen.

I *motion 2008/09:T551 av Staffan Anger (m)* efterlyser man en översyn av Sjöfartsverkets monopolställning på lotsmarknaden. Det anförs att lotskostnaderna i Mälaren har ökat med 120 % sedan år 2000, och motionären hävdar samtidigt att systemet skulle kunna effektiviseras genom ökad konkurrens.

### Utskottets ställningstagande

Frågan om möjligheterna att effektivisera lotsningsverksamheten har aktualiserats under senare år, inte minst i ljuset av den nya teknik som har utvecklats inom sjöfarten. Det gäller bl.a. förutsättningarna att utveckla lotsning från en central i land. Dessa och andra närliggande frågor har också varit föremål för en offentlig utredning, den s.k. Lotsutredningen, som presenterat två betänkanden. De frågor som väckts i motionerna berördes främst i delbetänkandet *Lotsa rätt!* I detta föreslogs bl.a. ett mer riskbaserat system för anlåtande av lots. Även de särskilda förhållanden som gäller för bl.a. Mälarsjöfarten togs upp i delbetänkandet.

Vid sin behandling våren 2008 av motionsförslag av liknande innehåll som de nu aktuella sade sig utskottet dela motionärernas uppfattning om Mälarsjöfartens stora betydelse och potential. Vidare såg utskottet positivt på Lotsutredningens förslag om en överenskommelse för sjöfarten på Mälaren motsvarande den s.k. Väneröverenskommelsen. I båda fallen är syftet att främja näringslivets utveckling och öka tillväxten i respektive region. Utskottet framhöll vidare att branschen borde stimuleras att öka transportvolymerna för att förbättra förutsättningarna för en gynnsam utveckling; även berörda industrier och andra varuägare torde ha behov av godtransporter genom en utvecklad insjöfart med bl.a. förbättrade förutsättningar för sammodalitet.

Utskottet gör samma bedömning med anledning av de nu aktuella motionerna. Dessutom konstaterar utskottet att beredningen av delbetänkandet *Lotsa rätt!* pågår med sikte på en proposition senare under år 2009. Centrala frågor gäller marknadstillträde och behovet av lagstiftning på området. Även i havspropositionen har regeringen omtalat att man avser att lägga fram en proposition om en ny lotslag för ökad sjösäkerhet.

Med hänvisning till vad som anförts utgår utskottet från att här behandlade motionsförslag kan komma att bli helt eller delvis tillgodosedda. Någon åtgärd i det här sammanhanget är därför inte behövlig, och utskottet avstyrker därmed motionerna 2008/09:T385 av Finn Bengtsson och Jan R Andersson (båda m) och 2008/09:T551 av Staffan Anger (m).

## Sjöfart i Östersjöområdet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslag i motioner (s) om sjöfart i Östersjöområdet och PSSA-åtgärder. Utskottet anser att syftet med dem i huvudsak är eller kommer att bli tillgodosett.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

### Bakgrund

#### *Allmänt om PSSA-klassning*

Den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har – med stöd av resolution A. 927 jämte ett vägledningsdokument – rätt att besluta att klassificera ett havsområde som ett särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) efter ansökan av berörda stater. Klassificeringen innebär att de stater som har jurisdiktion över området (kuststaterna) kan ställa specifika krav på trafiken i detta.

Tre villkor finns för att ett havsområde ska kunna klassas som särskilt känsligt:

- att särskilda oceanografiska förhållanden kräver skydd (t.ex. avseende vattencirkulation),
- att havsområdet bevisligen är av ekologisk, social, kulturell, ekonomisk eller vetenskaplig betydelse och
- att internationell sjöfart som kan skada havsområdet.

Som ett första steg fattar IMO ett principbeslut om att berört havsområde ska vara ett PSSA. Inom två år från principbeslutet ska ansökarstaterna lämna in en ansökan om de PSSA-anknutna skyddsåtgärder (Associated Protective Measures) som de önskar vidta. Det rör sig om följande slag av åtgärder:

- sjötrafikledning,
- rapporteringsplikt,
- regler för utsläpp,
- ruttplanering,
- lotsplikt och
- områden där fartygstrafik bör undvikas.

Krav på fartygs utformning, konstruktion, utrustning eller bemanning omfattas däremot inte. Även nya åtgärder är teoretiskt sett möjliga att föra in i IMO:s riktlinjer (förutsatt att de faller inom IMO:s kompetens) – men också sådana åtgärder som är möjliga enligt den internationella havsrättskonventionen (Unclos) och som avser den exklusiva ekonomiska zonen. Bestämmelserna i Unclos om rätten till s.k. oskadlig genomfart ska dock alltid gälla.

Det finns ingen gräns för hur många skyddsåtgärder som ansökarländerna kan begära; förutsättningen är enbart att de är inom ramen för gällande regelverk.

### *PSSA-klassningen av Östersjön*

I december 2003 lämnade åtta av de nio stater som är parter i Helcom in en ansökan om klassificering av Östersjön som PSSA till IMO. Genom sin miljökommitté (MEPC) beslutade IMO den 2 april 2004 om ett principgodkännande av ansökan. Området avser hela Östersjön med undantag för de ryska delarna (dvs. utanför S:t Petersburg och Kaliningrad).

Regeringen uppdrog i juli 2004 åt Sjöfartsverket att i samråd med Kustbevakningen och Naturvårdsverket dels utarbeta förslag till PSSA-anknutna skyddsåtgärder, dels verka för att Östersjön senast i mars 2006 kunde bli slutligt klassad som ett särskilt känsligt havsområde. Den slutliga klassningen beslutades år 2005.

I den ansökan om PSSA-anknutna skyddsåtgärder som inlämnades i mars 2005 föreslogs bl.a. trafikseparering söder om Gotland och i Bornholmsgattet, en ny rekommenderad djupvattenled samt vissa områden där fartygstrafik bör undvikas, nämligen Hoburgs bank och Midsjöbankarna. Reglerna om skyddsåtgärder trädde i kraft den 1 juli 2006.

### *Regeringens utvärdering av PSSA-åtgärderna*

Regeringen har uppdragit åt Sjöfartsverket att i samråd med Naturvårdsverket utvärdera effekterna av de antagna skyddsåtgärderna kopplade till PSSA-klassningen av Östersjöområdet. Resultatet av utredningsuppdraget, som utarbetats av sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket, överlämnades till Näringsdepartementet den 7 mars 2007. Härefter har en kompletterande utvärdering genomförts, som överlämnades till regeringen den 27 september 2007.

### *Miljö- och jordbruksutskottets uppföljning på havsmiljöområdet*

Miljö- och jordbruksutskottet lät hösten 2008 genomföra en uppföljning av statens insatser inom havsmiljöområdet (Rapporter från riksdagen 2008/09: RFR3). När det gäller frågan om PSSA sägs bl.a. följande i rapporten.

Enligt uppgift avser Sjöfartsverket att kontrollera vilka fartyg som bryter mot bestämmelsen och rapportera det till deras flaggstater. De skyddsåtgärder som har införts är enligt Sjöfartsverket tvingande för tredjelandsfartyg. Ryssland har dock undantagits från beslutet, vilket innebär att ryska områden inte omfattas av PSSA-klassificeringen, men enligt uppgift från Sjöfartsverket har Ryssland antagit de trafikreglerande åtgärderna. Verket påpekar dessutom att det är svårt att i praktiken inte följa reglerna.

En av de vidtagna PSSA-åtgärderna är trafikseparering vid Hoburgs bank. De flesta fartyg som ska in i Finska viken går förbi detta område, som även är ett Natura 2000-område och ett område som bör undvikas

(area to be avoided), med undantag för de stora djupgående fartygen. I området är trafiken delad (enkelriktad) och en del går enligt Sjöfartsverket rakt genom Natura 2000-området. Sjöfartsverket har i samråd med Naturvårdsverket utvärderat effekterna av de skyddsåtgärder som har kopplats till IMO:s klassning av Östersjöområdet som särskilt känsligt havsområde, PSSA. Utvärderingen tyder på att de i stort har haft avsedd effekt, även om åtgärderna bara hade gällt under omkring ett år när den första utvärderingen gjordes. Ett exempel var att antalet fartyg som inte följer rekommendationen att undvika Hoburgs bank och Norra Midsjöbanken verkade ha minskat andra halvåret 2006.

I uppföljningen har några aktörer pekat på att fler konkreta åtgärder behövs med anledning av att Östersjön har pekats ut som ett särskilt känsligt havsområde. Exempelvis Världsnaturfonden har fört fram att fartygsrutter bör dras om för att skydda känsliga områden. Sjöfartsverket konstaterar att utpekandet av Östersjön som ett PSSA-område ger bättre möjlighet att införa långtgående åtgärder och att detta arbete sker inom IMO. I uppföljningen uppger Sjöfartsverkets tjänstemän att Naturvårdsverket vill få bort all trafik från Hoburgs bankar, men att sjöfartsinspektionen menar att det är svårt och att trafiksepareringen bör räcka som åtgärd. I uppföljningen uppger de intervjuade tjänstemännen att det är svårt att sja om hur denna fråga kommer att utvecklas inom bl.a. IMO.

### *Helcoms handlingsplan för Östersjön (BSAP)*

I november 2007 antogs vid ett ministerrådsmöte i Helcom en handlingsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan, BSAP). Antagandet av planen och arbetet med den kan innebära stärkta möjligheter att genomföra EU:s marina strategi och Östersjöns status som pilotområde. Planen kan också bli en viktig komponent i framtagandet av EU:s nya Östersjöstrategi, som är aviserad till juni 2009.

### *EU:s marina strategi*

I juni 2008 togs beslut om EU:s marina strategi innehållande ett ramdirektiv för bevarande av miljön i Europas hav (Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område). Direktivet ska genomföras i medlemsstaterna senast den 15 juli 2010.

### *Havspropositionen*

I det föregående har en översiktlig redovisning lämnats för havspropositionen som regeringen lade fram den 17 mars 2009. I propositionen beskrivs Östersjön som ett hav på randen till ett ekologiskt sammanbrott, och förslagen och bedömningarna har bäring på de miljörelaterade problem som i olika avseenden drabbar Östersjöområdet.

## Motionerna

Enligt vad som anförs i *motion 2008/09: MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s)* bör PSSA-klassningen användas till en hårdare reglering av Östersjötrafiken. Motionärerna påpekar att Östersjön är ett känsligt innanhav och unikt ur ett internationellt perspektiv. Samtidigt är Östersjöområdet ett av de mest trafikerade havsområdena i världen. Den socialdemokratiska regeringen bidrog till att få Östersjön klassad som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA), ett system som ställer hårda krav på fartygstrafiken. Motionärerna anser dock att kraven bör skärpas ytterligare. Med PSSA i ryggen har en svensk regering stora möjligheter att ställa tuffa miljökrav såväl på sjötransporterna i sig som på fraktköparna (yrkande 8).

I *motion 2008/09: T532 av Sinikka Bohlin m.fl. (s)* sägs att regeringen bör ta initiativ till och aktivt verka för maritima riktlinjer för Östersjön. Motionärerna hänvisar till den 17:e parlamentariska Östersjökonferensen, som i sin resolution från september 2008 poängterade vikten av en åtgärdsplan för Östersjön. I motioner räknas en rad åtgärder upp, däribland åtgärder för att säkerställa säker navigering, särskilt mot bakgrund av de ökade olje-transporterna och svåra vinterförhållanden.

## Utskottets ställningstagande

Riksdagen har tidigare vid ett flertal tillfällen behandlat frågor om PSSA-klassning, PSSA-anknutna skyddsåtgärder och andra åtgärder i Östersjön. Senaste gången var våren 2008 (bet. 2007/08:TU8) då utskottet avstyrkte samtliga motionsförslag och riksdagen anslöt sig till utskottets ställningstagande.

I de nu aktuella motionerna framförs förslag om bl.a. ytterligare skärpta krav enligt PSSA-systemet och om maritima riktlinjer för Östersjöområdet. Utskottet har för sin del ingen annan uppfattning än motionärerna när det gäller att värna om Östersjöns marina miljö. Vattenkvaliteten i Östersjön påverkar i hög grad människorna, miljön och ekonomin i de kringliggande staterna. Enligt utskottets mening är en säker och miljöanpassad sjöfart av stor betydelse i arbetet för Östersjöns återhämtning. På motsvarande sätt har underlåtenhet att vidta relevanta åtgärder sina kostnader.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att det pågår arbete enligt flera linjer och på en rad olika politiska nivåer i detta syfte.

Arbetet med PSSA-anknutna skyddsåtgärder drivs vidare. Skyddsåtgärder i Ålands hav godtogs av IMO hösten 2008 och avses träda i kraft den 1 januari 2010. Förslag om skyddsåtgärder av olika slag kring Gotland bereds inför en ansökan till IMO år 2009. Enligt vad utskottet har erfarit pågår diskussioner mellan Östersjöstaternas sjöfartsmyndigheter om ytterligare skyddsåtgärder. Samtidigt pågår fortlöpande en uppföljning av efterlevnaden.

Som har nämnts diskuteras arbetet med de PSSA-relaterade skyddsåtgärderna inom Helcom. Helcom har även antagit en handlingsplan för Östersjön (BSAP) som anges vara en av de första planerna om tillämpning av en ekosystemansats med avseende på mänskliga aktiviteter i enlighet med Riodeklarationen från år 1992. Avsikten är att den ska genomföras snarast möjligt. I sammanhanget kan erinras om att Sverige kommer att vara ordförande i Helcom 2010–2012.

EU-arbetet blir alltmer inriktat på den marina miljön, och Östersjön har tilldragit sig en allt större uppmärksamhet. Detta har kommit till uttryck i antagandet av en marin strategi med ett ramdirektiv samt planerna på en särskild Östersjöstrategi, vilken förväntas bli presenterad i juni 2009. Sverige har uttalat som sin ståndpunkt att kommissionen ska förklara Östersjöregionen som ett pilotprojekt, såsom det möjliggörs genom ramdirektivet för den marina strategin.

Under det svenska ordförandeskapet kommer denna EU-strategi för Östersjöregionen att vara en av huvudprioriteringarna. Från svensk sida är man vidare angelägen om att få till stånd en koordinering mellan insatserna inom Helcom och EU.

Som har framgått i det föregående har Sjöfartsverket utvärderat effekterna av de PSSA-anknutna åtgärderna. Vidare har Sverige och Finland gemensamt gjort en utvärdering som presenterats i en rapport. Uppföljning av efterlevnaden utförs löpande genom bl.a. stickprov.

Utskottet kan också konstatera att regeringens förslag och bedömningar i den nyligen framlagda havspropositionen (prop. 2008/09:170) har bäring på miljön i Östersjöområdet, och att en stor del rör sjöfarten.

Med vad som här redovisats anser utskottet att syftet med de berörda motionerna i huvudsak är eller kommer att bli tillgodosett. Någon åtgärd från riksdagen är i nuläget inte påkallad, och utskottet avstyrker därmed motionerna 2008/09:T532 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) och 2008/09: MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 8.

## Sjöfart i arktiska områden

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motioner (s) om en policy för sjöfart i arktiska områden. Utskottet utgår från att regeringen är drivande i ett sådant arbete.

Jämför reservation 2 (s, v, mp).

## Bakgrund

### *Samarbete i arktiska frågor*

#### **Den arktiska parlamentarikerkonferensen (CPAR)**

Den arktiska parlamentarikerkonferensen (The Conference of Parliamentarians of the Arctic Region, CPAR) består av delegationer utnämnda av de nationella parlamenten i de arktiska staterna Kanada, Danmark, Finland, Island, Norge, Ryssland, Sverige och USA samt Europaparlamentet. Vidare ingår permanenta representanter för ursprungsbefolkningar och observatörer. Möten genomförs vartannat år.

#### **Arktiska rådet (AR)**

Arktiska rådet är ett forum för samråd och samarbete mellan regeringarna i de arktiska länderna (de fem nordiska länderna samt Kanada, Ryssland och USA) samt representanter för sex organisationer för ursprungsfolk i Arktis. Det är utrikesministern som representerar Sverige i rådet.

#### **Den internationella sjöfartsorganisationen (IMO)**

Sedan år 2002 finns inom IMO riktlinjer för fartyg som trafikerar arktiska istäckta vatten. Sådana fartyg är exponerade för ett antal speciella risker. Svåra väderförhållanden och den relativa bristen på kartor, kommunikationssystem och andra navigeringshjälpmedel tillhör utmaningarna i sådana vatten. Riktlinjerna syftar till att komplettera de krav som gäller fartyg i allmänhet som regleras i den s.k. Solaskonventionen (se ovan). Riktlinjerna rör bestämmelser för fartygs konstruktion och deras utrustning samt för trafiken (inklusive bemanning och nödutrustning). Härutöver finns bestämmelser för kontroll av miljöskydd och miljöförstöring.

## Motionerna

I *motion 2008/09:T388 av Sinikka Bohlin m.fl. (s)* föreslås en arktisk policy för sjösäkerhet i enlighet med den resolution som antogs vid den åttonde konferensen. Regeringen bör aktivt arbeta för att få till stånd en sådan policy, bl.a. för räddningsåtgärder, anser motionärerna.

Delvis närbesläktade krav på en arktisk policy för sjöfart och sjösäkerhet framförs i *motion 2008/09:T389 av Sinikka Bohlin m.fl. (s)*. I motionen lyfter man särskilt fram vikten av harmoniserade, effektiva förordningar för att reducera alla former av föroreningar från fartyg som trafikerar Norra ishavet. Vidare bör teknik utvecklas för miljövänliga transporter och ekonomisk aktivitet i Arktis. Aktivt deltagande i en uppdatering av IMO:s riktlinjer för fartyg i istäckta vatten är ytterligare ett förslag till åtgärd.



## Utskottets ställningstagande

I likhet med motionärerna hyser utskottet en stark oro för klimatförändringarnas påverkan på det arktiska området. Det kan noteras att utvärderingar av växthuseffektens inverkan på den arktiska miljön, däribland den som utförts av FN:s internationella klimatpanel (IPCC), visar att klimatförändringarna medför en snabb uppvärmning av det arktiska området. Under de kommande hundra åren väntas nederbörden i området tillta, vintrarna bli kortare, antalet stormar öka samt snö- och istäcken krympa. Många av dessa förändringar är redan märkbara, och de kommer att kunna få stora ekologiska, sociala och ekonomiska effekter världen över; bl.a. är det sannolikt att sjötransporter kommer att kunna genomföras i de arktiska områdena.

Sjöfartsfrågor med bäring på de arktiska områdena har också uppmärksamats i flera sammanhang. Vid den åttonde parlamentarikerkonferensen i augusti 2008 i Fairbanks, Alaska, betonades exempelvis vikten av att en arktisk policy för sjösäkerhet utvecklas.

Vidare pågår inom ramen för Arktiska rådet ett arbete med att ta fram en rapport om sjöfart i Arktis (Arctic Marine Shipping Assessment, AMSA). Syftet är att stärka de säkerhets- och miljörelaterade frågorna när det gäller arktisk sjöfart. Enlig uppgift från Regeringskansliet (Näringsdepartementet) är arbetet i det närmaste slutfört.

Inom *IMO* bedrivs ett arbete med revidering av riktlinjerna för fartyg som framförs i arktiska isbelagda vatten (Ships Operating in Arctic Ice Covered Waters). Dessutom övervägs om riktlinjerna ska omvandlas till bindande regler.

Inom *EU* har en strategi presenterats som rör Arktis och därmed relaterade frågor. I denna strategi berörs i någon mån även sjösäkerhet.

Frågan om skydd av havsmiljön i Arktis är också ett av de områden som tas upp i havspropositionen (prop. 2008/09:170). Regeringen anför att konkreta steg bör ha tagits inför Sveriges ordförandeskap i Arktiska rådet 2011–2013. Samarbetet i EU och det nordiska samarbetet är viktiga plattformar för att stärka skyddet av arktiska havsområden, sägs det vidare.

Det är, menar utskottet, ett angeläget arbete som bedrivs inom de olika forum som har ansvar för bl.a. arktiska frågor. När det gäller sjöfarten är det angeläget att ändamålsenliga insatser genomförs skyndsamt för att säkerställa att sjöfartens skadliga effekter i det arktiska området minimeras. Utskottet utgår från att regeringen är pådrivande i arbetet med detta syfte. Med hänvisning härtill finner utskottet att här behandlade motionsförslag torde bli helt eller delvis tillgodosedda; motionerna 2008/09:T388 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) och 2008/09:T389 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) avstyrks följaktligen.

## Utsläpp av kväve- och svaveloxider m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner (s, m, fp, v, mp) om åtgärder för minskade utsläpp från sjöfarten av kväve- och svaveloxider. Utskottet finner att det finns en stor potential för ytterligare förbättringar och utgår från att regeringen med kraft fortsätter att agera med detta syfte.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

### Bakgrund

#### *Allmänt*

Sjöfartens utsläpp till luft består i huvudsak av svavel- och kväveoxidutsläpp. I allt högre grad har även sjöfartens utsläpp av koldioxid uppmärksamats.

Utsläppen av svaveloxider (SO<sub>x</sub>) är högre för sjöfarten än för andra transportslag räknat per kilometer fraktat gods (tonkilometer). Den vanligaste metoden att minska utsläppen är att använda bunkerolja med låg svavelhalt; sådan olja är emellertid avsevärt dyrare än den med högre. I dag har sjöfartsbränslet i världen i genomsnitt en svavelhalt på ca 2,7 %.

Däremot är, enligt uppgift, utsläppen av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) lägre för sjöfarten än för andra transportslag räknat per tonkilometer. En av de tekniska lösningar som i dag står till buds är att minska utsläppen av kväveoxider genom användning av katalysatorer (SCR-teknik) på alla motorer. Man räknar med att kunna åstadkomma en minskning med uppemot 95 %. En annan teknik går ut på att minska själva bildandet av kväveoxid, t.ex. genom HAM-teknik (Humid Air Motor). Detta ger en lägre förbrännings-temperatur och minskar utsläppen med omkring 80 %.

När det gäller koldioxid (CO<sub>2</sub>) beräknas sjöfartens andel av de globala utsläppen uppgå till mellan 2 och 4 %. Källan till utsläppen är förbränningen av fossila bränslen. Sjötransporter kännetecknas av en låg energianvändning per tonkilometer. Möjliga åtgärder är – förutom att framföra fartyg med jämn fart och fullt utnyttjad lastkapacitet – utveckling av bränslesnålare motorer och icke-fossila energikällor.

Naturvårdsverket ansvarar bl.a. för registret över bunkerleverantörer av marina bränslen och – tillsammans med Sjöfartsverket – för tillsynen över marina bränslen.

#### *Gällande regler*

##### *Svaveloxider*

I Marpolkonventionen bilaga VI återfinns de internationella reglerna om utsläpp av luftföroreningar från sjöfarten, däribland kväve- och svaveloxider.

För svavelhalten i bunkerolja gäller vissa generella gränsvärden som innebär att den inte får överstiga 4,5 % (viktprocent).

Härutöver finns särskilda regler för användningen inom ett så kallat svavelkontrollområde (SO<sub>x</sub> Emission Control Area, SECA). Sedan år 2006 är Östersjön t.o.m. Kattegatt ett sådant SECA, och sedan år 2007 även Nordsjön och Engelska kanalen. Inom ett SECA får svavelgränsen inte överstiga 1,5 % med vissa villkor.

Inom svenskt sjöterritorium – eller annan EU-medlemsstats territorialhav – får svavelgränsen för den typ av bunkerolja som benämns marin gasolja inte överstiga 0,10 %.

Den 10 oktober 2008 antog IMO ett slutligt beslut om den reviderade bilagan VI till Marpol om regler för svavelhalten i bunkerolja. IMO:s nya gränsvärden innebär följande. Svavelhalten i fartygsbränsle sänks till maximalt 3,5 % från den 1 januari 2012 och 0,5 % från år 2020. År 2018 görs en översyn av tillgången på lågsvavligt bränsle. Vid dålig tillgång skjuts regeln om 0,5 % fram till år 2025. Inom SECA sänks maxgränsen den 1 juli 2010 till 1,0 % och den 1 januari 2015 till 0,1 %.

Enligt EG:s svaveldirektiv får, från den 1 januari 2010, svavelhalten i marina bränslen inte överskrida 0,10 % för fartyg i hamn (undantag gäller dock för fartyg med korta liggtider).

Inom EU har en översyn av de nya reglerna för utsläppsnivåer initierats.

### *Kväveoxider*

Bestämmelserna i Marpol 73/78 bilaga VI har införlivats i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg (SJÖFS 2007:15). Där regleras sålunda hur stort utsläppet av kväveoxider från fartyg högst får vara. Sådana fartygsmotorer som är byggda efter den 1 januari 2000 som installerats ombord på fartyg ska uppfylla kraven.

Parallellt med kraven på sänkta svavelhalter innebär IMO:s revidering av Marpol bilaga VI också skärpta krav på kväveoxidutsläpp. I de särskilda kontrollområdena för kväveoxider ska utsläppen fr.o.m. år 2016 vara 80 % lägre än för fartygsmotorer installerade under åren 2000—2011. SECA kommer därtill att övergå till att bli ett s.k. utsläppskontrollområde (Emission Control Area, ECA), eftersom kväveoxider inkluderas i detta.

### *Farledsavgifter*

I Sverige finns ett system med s.k. farledsavgifter. Ett syfte är att bättre spegla trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader. Ett annat är att öka de ekonomiska incitamenten att genomföra miljöförbättrande åtgärder i fartygen för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider.

Farledsavgiften är konstruerad i två delar, där den ena delen tas ut på fartygets bruttodräktighet och den andra på lastat och lossat gods (för inrikes trafik tas den godsbaseade avgiften dock bara ut för lastat gods).

Incitamentsdelen är konstruerad genom rabatter på avgiften. För fartyg som enbart använder bunkerolja med en svavelhalt som inte överstiger 0,5 viktprocent ges en rabatt med 0,50 kr på svavelavgiften, som i normalfallet uppgår till 0,70 kr. Fartyg med en svavelhalt som underskrider 0,2 viktprocent är befriade från svavelavgift.

Fartyg som installerat utrustning för reduktion av utsläppen av kväveoxid får en rabatt på den bruttodräktighetsbaserade farledsavgiften. Denna ges enligt en linjär skala som startar vid en utsläppsnivå om 10 g/kWh och går ned till under 0,4 g/kWh. Under den nivån är fartyg helt befriade från bruttodräktighetsbaserad farledsavgift.

En ändring i systemet genomfördes i april 2008. Det innebar bl.a. en skärpning av miljödifferenteringen för att på så sätt öka incitamentet för fartygsägare att vidta miljöskyddsåtgärder mot kväve- och svaveloxidutsläpp.

I sammanhanget bör nämnas att flertalet av de svenska hamnarna tillämpar ett system med rabatter för fartyg som släpper ut lägre nivåer av kväve- och svaveloxider.

På Sjöfartsverkets webbplats finns en förteckning över fartyg som har sådana lägre utsläppsnivåer av kväve- och svaveloxider som godkänts för erhållande av rabatter.

### *System med landansluten el*

Även när fartyg ligger vid kaj krävs försörjning med energi för olika ändamål. Normalt sker detta genom fartygets hjälpmotorer. Genom att fartyget i stället ansluts till en elanläggning kan hjälpmotorerna stängas av. Härigenom minskas såväl avgasutsläppen som bullret från fartyget, särskilt i närområdet. Behovet av effekt är stort. Sverige verkar inom IMO för en gemensam internationell standard för fartyg när det gäller elsystemens spänning, frekvens, antal ledare och kontaktdonens utformning. Landanslutning kräver investeringar från både hamnens och rederiets sida samtidigt som tekniken ännu inte är helt utvecklad. Systemet med landansluten el passar bäst för fartyg i linjetrafik, färjor som anlöper en hamn frekvent och fartyg som ligger längre tid vid kaj. I sammanhanget kan nämnas att regeringen i havspropositionen (prop. 2008/09:170) säger sig ha för avsikt att undersöka möjligheterna att skattebefria el som levereras i hamnar till fartyg.

### **Motionerna**

I motion 2008/09: MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) framhåller man att miljökraven på sjöfartsnäringen bör ökas. Att minska utsläppen av svaveldioxider och kväveoxider kan endast anses vara ett första steg. Rederierna måste också utveckla mer energieffektiva fartyg med fokus på skrov, propellrar och motorer. En trafikåtgärd vore sänkt hastighet för fartygen; härigenom skulle energi kunna sparas (yrkande 5). Vidare efterlyser motio-

närerna ett system med så kallad miljöindexering för fartyg. Härigenom skulle fraktköpare kunna få vägledning om hur fartyg uppfyller de miljökrav som ställts upp (yrkande 6).

Även i *motion 2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp)* berörs frågan om miljöåtgärder. Det måste ställas miljökrav på fartygen, och kostnaderna bör falla på sjöfartsnäringen, heter det (yrkande 2).

I *motion 2008/09:T392 av Billy Gustafsson (s)* begär man en översyn av hur ökade miljökrav kan ställas på sjöfarten. Svenska exportörer och importörer börjar nu ställa miljökrav på sjötransporterna via fastställda kriterier i ett dokument. Motsvarande krav bör hamnarna kunna ställa, anser motionären.

Enligt vad som sägs i *motion 2008/09:T304 av Kent Olsson (m)* har de flesta fartyg som ligger vid kaj i Sverige sina hjälpmaskiner i drift för produktion av el till t.ex. belysning och pumpar. Ofta drivs de med eldningsolja. I vissa hamnar finns dock elektrisk anslutning för vissa slags fartyg. Motionären anser att samtliga hamnar bör införa en standard för landanslutning av el till fartyg vid kaj för att minska den lokala miljöpåverkan.

Regeringen bör agera kraftfullt inom ramen för EU-arbetet för att bunkerolja av miljöklass 1 ska bli tillgänglig i alla Europas hamnar, anför i *motion 2008/09:T321 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s)*. Motionärerna framhåller att sjöfartens utsläpp av dieslavgaser är ett stort miljöproblem. De hänvisar till genomförda utredningar och pågående arbete, bl.a. avseende utsläppsriktor, men framhåller nödvändigheten av tillgången till bunkerolja av miljöklass 1 som ett viktigt steg.

I *motion 2008/09: MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v)* förordar motionärerna att regeringen agerar för att EU inom IMO ska anta nya regler med krav på att fartyg som trafikerar EU:s vatten ska vara utrustade med katalysatorer (yrkande 10).

Även i *motion 2008/09:T433 av Anders Hansson (m)* berörs frågan om katalysatorer; enligt motionären finns ett behov av att utreda möjligheten att införa ett krav på katalytisk avgasrening på fartyg i färjetrafik till och från svenska hamnar.

I *motion 2008/09:T449 av Birgitta Eriksson m.fl. (s, v, mp)* förespråkas att elanslutning av fartyg i hamn görs med en gemensam standard (yrkande 1). Vidare bör man skapa incitament för fartygsoperatörerna att investera så att fartygen kan ansluta till elnät i hamnen (yrkande 2).

## Utskottets ställningstagande

Sjöfarten är – relativt sett – det minst miljöbelastande och mest energieffektiva av transportslagen. Under senare tid har insatser gjorts för att ytterligare förbättra sjöfarten i dessa avseenden. Likväl finns en stor potential för åtgärder såväl av miljöförbättrande slag som för minskad energianvändning.

I en rad motioner har olika förslag lagts fram som alla har till syfte att luftföroreningarna från sjöfarten ska minskas. I huvudsak rör förslagen utsläpp av kväve- och svaveloxider.

Inledningsvis vill utskottet ansluta sig till motionärernas uppfattning om vikten av att dessa utsläpp minskas. Som har redovisats i det föregående har successiva skärpningar i lagstiftning och ekonomiska incitament samt utvecklingen av tekniska lösningar bidragit till en generell bättre luftmiljö.

I sammanhanget vill utskottet på det nationella planet framhålla den skärpning som skett av miljödifferentieringen i systemet med farledsavgifter. Vidare är det av intresse att erinra om Sjöfartsverkets utredning om ett system för handel med utsläppsrätter avseende kväve- och svaveloxider inom sjöfartssektorn. Resultatet av utredningen, som har genomförts tillsammans med Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och Statens institut för kommunikationsanalys (Sika), redovisades år 2007. Efter remittering av rapporten och beredning i övrigt övervägs inom Regeringskansliet ett eventuellt behov av ett tilläggsuppdrag avseende de frågor som pekats ut som utestående. Vidare har regeringen inlett en dialog med oljebolagen i Sverige i syfte att förmå dem att öka tillhandahållandet av lågsvavlig bunkerolja.

Regeringen har i sin nyligen framlagda proposition En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162) redovisat sin bedömning att Sverige även bör agera för att den internationella sjöfarten inkluderas i ett system för utsläppshandel. Vidare bör Sverige verka för att sjöfartens utsläpp av kväveoxider minskar. När det gäller koldioxidutsläpp anser regeringen att sjöfarten i högre utsträckning än i dag bör bära sina kostnader. Fortsatta åtgärder krävs för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser, såväl internationellt som nationellt.

I den samtidigt presenterade propositionen En sammanhållen svensk havspolitik (prop. 2008/09:170) anförs att Sverige bör fortsätta att vara drivande i IMO:s pågående arbete med att begränsa sjöfartens utsläpp av luftföroreningar, framför allt i fråga om kväveoxider. För att övervaka utsläppen av luftföroreningar från enskilda fartyg bör en satsning göras på att utveckla ett fungerande, högautomatiserat flygburet övervakningssystem. Regeringen omtalar också att den gett uppdrag till Sjöfartsverket att inrätta en expertgrupp med uppgift att redogöra för utvecklingen av tillgången till och prisbildningen för lågsvavligt bränsle. Vidare har regeringen uppdragit åt Sjöfartsverket att presentera en handlingsplan om minskade utsläpp av kväveoxider från fartyg; förslagen ska gälla såväl nationella som internationella åtgärder.

Inom EU har man beslutat att genomföra en konsekvensanalys av IMO:s nya skärpta regler. Skälet är att man befarar att eventuellt ökade kostnader för sjöfarten skulle medföra en överflyttning av transporter från sjö till land. Därtill har regeringen i november 2008 gett Sjöfartsverket i uppdrag att göra en motsvarande konsekvensanalys.

När det gäller landansluten el förväntas kommissionen lägga fram förslag om en omförhandling av ett direktiv för att underlätta sådana installationer. I sammanhanget bör även erinras om den undersökning om möjligheterna för skattebefrielse för sådan el som aviserats i havspropositionen; regeringen förklarar samtidigt sin avsikt att återkomma i frågan.

Inom ramen för IMO och den internationella standardiseringsorganisationen (ISO) pågår – på främst svenskt initiativ – ett samarbete om standardisering av landanslutning av el. Syftet är bl.a. att minska investeringskostnaderna och underlätta själva inkopplingsmomentet. Ytterligare ett syfte är att förenkla inhämtandet av uppgifter från respektive hamn om hur mycket olja fartygen har förbrukat vid kaj.

Ett system för s.k. miljöindexering av fartyg har lanserats inom ramen för projektet Clean Ship. Avsikten var att indexeringen ska genomföras av IMO. Syftet är att fraktköpare lättare ska kunna få information om de miljökrav som fartyg uppfyller. Sveriges redareförening anger i sin miljöpolicy att man vill verka för att miljömärkning används vid marknadsföring av olika sjöfartstjänster. Vidare är det viktigt att arbeta för att miljöindex formuleras som en jämförelse mellan olika transportalternativ.

I sammanhanget bör vidare nämnas det kontinuerliga arbete som bedrivs när det gäller IMO:s regler, inte minst inrättandet av ECA-områden och de nya bestämmelserna i Marpol bilaga VI om utsläpp av kväve- och svaveloxider.

Trots alla nu angivna åtgärder finns en stor potential för ytterligare förbättringar. Utskottet delar motionärernas synpunkter om det angelägna i att sjöfartens utsläpp till luft minskas men vill samtidigt understryka vikten av att de åtgärder som vidtas är ändamålsenliga och kostnadseffektiva. Därför förordar utskottet i högre utsträckning såväl konsekvensbeskrivningar före beslut om regeländringar som utvärderingar av effekterna av genomförda beslut.

Ett bättre utnyttjande av Sveriges inre vattenvägar kan underlätta överföring av gods från vägtransporter till sjö- och vattentransporter och därmed bidra till en reducering av transporterens utsläpp till luft. Utskottet anser det angeläget att – i arbetet med att utveckla och samordna transporterna – de möjligheter som de inre vattenvägarna utgör tas till vara inom ramen för den pågående åtgärdsplaneringen.

Mot bakgrund av det nu anförda avstyrker utskottet motionerna 2008/09:T304 av Kent Olsson (m), 2008/09:T321 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s), 2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkande 2, 2008/09:T392 av Billy Gustafsson (s), 2008/09:T433

av Anders Hansson (m), 2008/09:T449 av Birgitta Eriksson m.fl. (s, v, mp) yrkandena 1 och 2, 2008/09:MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 10 och 2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkandena 5 och 6.

## Utsläpp av olja

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motioner (s, fp) om förhindrande av utsläpp av olja från fartyg. Utskottet finner att de åtgärder som efterlyses i stor utsträckning genomförs eller planeras.

Jämför reservation 4 (s, v, mp).

### **Bakgrund**

#### *Gällande regler*

För att förhindra utsläpp av olja till följd av fartygshaverier finns ett omfattande internationellt regelverk och olika åtgärdsprogram.

#### *IMO*

I Marpol 73/78 finns regler om vilket avfall som fartyg får släppa ut och vilket som måste lämnas i land. Reglerna om förhindrande av förorening från olja finns i Marpol bilaga I.

Vidare trädde en ny konvention i kraft den 21 november 2008, den s.k. bunkerkonventionen (2001 års internationella konvention om civilrättsligt ansvar för föroreningsskada orsakad av bunkerolja). Konventionen gäller dels skador av en förorening på en konventionsstats territorium och ekonomiska zon, dels bekämpningsåtgärder. Fartygets ägare (enligt angivna definitioner) har strikt ansvar för skador som orsakas av bunkerolja. Vidare är fartygets registrerade ägare skyldig att försäkra sitt ansvar då fartygets brutodräktighet överstiger 1 000. Sverige har ännu inte tillträtt konventionen och är därmed inte part till den. Däremot påverkas vissa svenska fartyg av det internationella ikraftträdandet.

#### *EU*

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1726/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov har bl.a. införts ett förbud mot transport av tunga oljor med oljetankfartyg med enkelskrov i EU:s vatten. Dessutom tidigarelades avvecklingen av sådana tankfartyg så att de ska vara utfasade till år 2010.



Hamnstatskontroll innebär tillsyn av utländska fartyg i hamnstatens egna hamnar. De regler som styr denna verksamhet i Sverige är dels det mellanstatliga avtal från år 1982, som går under benämningen Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU), dels det s.k. hamnstatskontrolldirektivet (1995/21/EG). Syftet med båda är att antalet undermåliga fartyg ska minskas. Inom ramen för EU:s tredje sjösäkerhetspaket ingår förslag till en ändring av hamnstatskontrolldirektivet som går ut på att kontrollerna ska koncentreras på högriskfartyg, i stället för att gälla 25 % av de utländska fartygen.

Inom EU antogs år 2000 ett direktiv om mottagningsanordningar i hamn för fartygsrelaterat avfall och lastrester. Till skillnad från bestämmelserna i Marpolkonventionen tar direktivet sikte på inte bara fartygens skyldigheter utan även hamnarnas när det gäller att tillhandahålla mottagningsanläggningar för avfallet. År 2005 antogs dels direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelse, dels rambeslut 2005/667/RIF om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg. I direktivet definieras vad som ska anses utgöra överträdelse. Genom beslutet ålades medlemsstaterna att se till att överträdelse omfattas av effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner. Sedermera anmälde kommissionen medlemsstaterna till EG-domstolen när det gäller rambeslutet, vilket ansågs inkräkta på EG:s kompetens (dvs. den första pelaren). Domstolen biföll kommissionens framställan och upphävde rambeslutet. Sedan en tid pågår ett arbete i EU med att införliva bestämmelserna enligt rambeslutets innehåll i direktivet.

I sammanhanget kan nämnas att EU:s Östersjöstrategi förväntas omfatta frågor om sjösäkerhet och sjöövervakning.

### *Helcom*

Inom ramen för samarbetet inom Helcom har ett handlingsprogram utarbetats som syftar till att skydda miljön i Östersjön från skadlig påverkan från fartyg. I detta handlingsprogram, den s.k. Östersjöstrategin, finns rekommendationer om obligatorisk avfallslämning från fartyg till mottagningsanordningar i land utan extra kostnader för fartyget. Vidare ska tillsynsmyndigheten vid inspektion av fartyg kontrollera att den obligatoriska avfallslämningen har fullgjorts. Även Helcoms handlingsplan BSAP innehåller frågan om oljeutsläpp.

### *Nationella regler*

I den nationella lagstiftningen finns motsvarande bestämmelser huvudsakligen i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Det gäller även sanktionssystemet, som trädde i kraft den 1 januari 2007. Då genomfördes i svensk lagstiftning dels direktivet 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelse, dels rambeslutet 2005/667/RIF om förstärkning av det straffrättsliga regelverket

för bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg. Detta ledde till en ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Ändringen innebar bl.a. att den svenska domsrätten utvidgades och att det infördes en möjlighet att döma till ansvar för anstiftan och medhjälp till utsläppsbrott, även i de fall där brottet inte kan straffas med fängelse. Trafikutskottet framhöll det som angeläget att den marina miljön runt våra kuster och i haven skyddas. På utskottets förslag antog riksdagen regeringens proposition (prop. 2005/06:20, bet. 2006/07:TU2).

### **Motionerna**

I *motion 2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s)* krävs skärpta straff för de fartyg och rederier som fortsätter att släppa ut olja i Östersjön och Västerhavet (yrkande 9).

I *motion 2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp)* lyfter man fram behovet av ökad sjösäkerhet för oljetransporter i Östersjön. Motionärerna påpekar att oljetransporterna med båt har ökat i Östersjön, och detta kräver stora säkerhetsåtgärder för att man ska undvika en miljömässig katastrof i ett känsligt inlandhav. Regeringen bör uppmanas att lägga fram förslag till de beslut som behövs för att ge sjöfarten rätt förutsättningar (yrkande 3).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat frågor som gäller utsläpp av olja från fartyg. Senast skedde detta våren 2008 (bet. 2007/08:TU8). Utskottet anförde bl.a. följande. Utsläpp av olja från sjöfarten innebär enligt utskottets mening ett stort hot mot det marina livet och förorsakade avsevärda kostnader, såväl för samhället som för enskilda. Utskottet såg därför allvarligt på alla former av oljeutsläpp.

När det gällde utsläpp av olja till följd av fartygshaverier konstaterades att det alltjämt fanns fartyg som brast i sjöduglighet och säkerhet. Fartygshaverierna angavs emellertid svara för en bråkdel av alla oljeutsläpp till havs. Utskottet erinrade om det arbete som bedrevs inom IMO och EU för att fartyg med enkelskrov skulle mönstras ut och ersättas med fartyg med dubbelt skrov. Det noterades att Sverige i dessa sammanhang prioriterade arbetet med att få bort undermåliga fartyg från den internationella sjöfarten.

Den största delen av utsläpp av olja från sjöfarten sades vara resultatet av att oljerester avsiktligt pumpas ut från maskinrum eller släpps ut, såsom oljeförorenat ballastvatten under resans gång. I sammanhanget påminde utskottet om den skärpning av sanktionssystemet som genomfördes den 1 januari 2007, då vissa nya straffrättsliga regler mot förorening från fartyg trädde i kraft.

När det gäller den s.k. Östersjöstrategin utgick utskottet från att Sverige agerar kraftfullt inom bl.a. Helcom för en harmoniserad tillämpning av avgiftssystemet för mottagning av avfall i hamnarna.

Mot bakgrund av detta fann utskottet att motionärernas krav på att Sverige aktivt bör driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna vid oljeutsläpp höjs kraftigt krav var – eller skulle komma att bli – tillgodosett. Berörda motionsförslag avstyrktes; riksdagen följde utskottet.

Utskottet vill nu även peka på ytterligare genomförda eller planerade åtgärder som innebär minskade risker för oljeutsläpp, såsom en ökad flaggstats tillsyn, bättre trafikreglering genom bl.a. PSSA-åtgärderna, skärpt övervakning och effektivare hamnstatskontroll. Även Helcoms handlingsplan för Östersjön (BSAP) och EU:s kommande Östersjöstrategi bör nämnas i detta sammanhang.

Vidare har regeringen i havspropositionen (prop. 2008/09:170) redovisat frågan om EG-domstolens beslut i fråga om de straffrättsliga sanktionerna i EU:s rambeslut och den ändring i fartygsföreningens direktivet som föranleds därav.

Utskottet finner mot nu angiven bakgrund att de åtgärder som efterlyses i motionsförslagen i stor utsträckning genomförs eller planeras och ser därför inte skäl för riksdagen uttala sig med anledning av motionerna 2008/09: MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 9 och 2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp); de avstyrks följaktligen.

## Utsläpp av toalettavfall

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag (s, m, c) om förbud mot utsläpp av toalettavfall från fartyg och fritidsbåtar. Utskottet hänvisar till regeringens nyligen framlagda havsproposition med förslag om bl.a. sådana förbud.

Jämför reservation 5 (s, v, mp).

### **Bakgrund**

#### *Allmänna uppgifter*

Fartygsgenererat avfall är sådant som uppstår genom fartygets drift. Det fartygsgenererade avfall som – med vissa angivna undantag – omfattas av obligatorisk ilandlämning är bl.a. oljehaltigt läsvatten, toalettavfall och fast avfall. Enligt en finsk studie kommer 0,05 % av det totala kväveutsläppet och 0,5 % av det totala fosforutsläppet i Östersjön från passagerarfartygens toalettavfall.

## *Gällande bestämmelser*

### *Fartyg*

För fartyg gäller Sjöfartsverkets bestämmelser om krav på dels viss utrustning hos fartyget för omhändertagande ombord av toalettavfall, dels utsläppen av sådant avfall (SJÖFS 2007:15 om åtgärder mot förorening från fartyg och SJÖFS 2001:12 om mottagning av avfall från fartyg).

Ett fartyg ska sålunda vara utrustat med system för finfördelning och desinficering av toalettavfall eller reningsverk för toalettavfall eller uppsamlingstank för toalettavfall och rörledning och pump för ilandpumpning av toalettavfall till mottagningsanordningar i hamn.

Utsläpp av toalettavfall från fartyg får inte ske inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon (11 kap.). Vissa undantag gäller dock:

- Fartyg får släppa ut finfördelat och desinficerat toalettavfall på ett avstånd av mer än tre nautiska mil från närmaste land.
- Toalettavfall som inte är finfördelat eller desinficerat och som magasineras i uppsamlingstank får släppas ut på ett avstånd av mer än tolv nautiska mil från närmaste land om det inte sker momentant utan med måttlig hastighet när fartyget är under gång med en fart av minst fyra knop.
- Fartyg får släppa ut toalettavfall som behandlats i en reningsanläggning som är certifierad och uppfyller kraven i resolution MEPC.2 (VI).

### *Fritidsbåtar*

För fritidsbåtar finns inga bestämmelser som gäller själva utsläppen av toalettavfall. Däremot finns krav på att båten ska ha viss utrustning (SJÖFS 2005:4 om förebyggande av utsläpp och installationer som underlättar transporten av avfall till land). Fritidsbåtar och vattenskottrar ska vara konstruerade på så sätt att oavsiktliga utsläpp av förorenande ämnen förhindras. Fritidsbåtar som är utrustade med toalett ska ha antingen sanitetstank eller anordningar som gör att en sanitetstank kan installeras. Även vissa andra krav anges i bestämmelsen (5 kap. 31 §).

### *Båtmiljörådet*

Båtmiljörådet är en organisation med syfte att minska båtlivets miljöpåverkan. Det består av representanter för Föreningen Gästhamnar Sverige, Sjösportens samarbetsdelegation, Göteborgs stad, Miljöförvaltningen Skärgårdsstiftelsen, Stiftelsen Håll Sverige Rent, Sportfiskarna, Kemikalieinspektionen, Svenska Båtunionen, Miljökommittén Länsstyrelsen i Stockholms län, Svenska Kryssarklubben, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Svenska Petroleum Institutet, Naturvårdsverket, Sweboat, Sjöfartsverket och Västkuststiftelsen.

Båtmiljörådet har lagt fram ett miljöprogram i tolv punkter, däribland en punkt som innebär att utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar ska minskas. Åtgärderna är fler landtoaletter, komplettering av toalettinstallationer i båtarna samt förbättrad och väl utnyttjad mottagningservice.

### *Tidigare behandling i riksdagen*

Utskottet behandlade ett flertal motioner om utsläpp av toalettavfall våren 2008. Utskottet instämde med motionärerna i det angelägna att Östersjön liksom andra vattenområden hålls så fria från avfall som möjligt.

Samtidigt pekade utskottet på verksamheten i det då nybildade Båtmiljörådet. Utskottet sade sig utgå från att åtgärderna skulle följas upp när det gäller toalettavfall från fritidsbåtar. Beträffande sådant avfall från fartyg utgick utskottet från att åtgärderna var rimligt avpassade. Utskottet såg inte skäl till någon åtgärd, och riksdagen anslöt sig till denna uppfattning och avskog motionerna.

### **Motionerna**

I *motion 2008/09: MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s)* framförs kritik mot att passagerarfärjorna i Skagerrak, i Kattegatt och på Östersjön fortfarande tillåts släppa ut avloppsvatten i havet. Motionärerna menar att avfallshandling i hamnarna bör vara obligatorisk och att kravet även bör omfatta fritidsbåtar (yrkande 7).

I *motion 2008/09: T338 av Krister Örnfjäder och Désirée Liljevall (båda s)* anför man att regeringen bör verka för EU-regler med krav på att avfallshandling i hamnarna blir obligatorisk, såväl för passagerarfartyg som för fritidsbåtar.

I *motion 2008/09: T480 av Lars Hjalmered (m)* föreslår man ökade möjligheter till tömning av fritidsbåtars toalettankar i land. Enligt motionären är det sannolikt svårt att i lag kräva obligatorisk tömning av tankar i land, och det torde likaså vara svårt att kontrollera efterlevnaden av en sådan lag. En mer framkomlig väg vore att tydliggöra ansvaret för ägare av fritidsbåts- och gästhamnar. De borde kunna ta hand om toalettavfall på ett ekologiskt sätt.

Kryssningsfartygens utsläpp i Östersjön måste minskas anför man i *motion 2008/09: T405 av Rolf K Nilsson (m)*. Motionären oroas av det bidrag till övergödningen av Östersjön som det orenade avloppsvattnet utgör.

I *motion 2008/09: T401 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda c)* krävs åtgärder för minskade utsläpp från båtar och fartyg i Östersjön. Sverige bör intensifiera sitt arbete för att förbättra mottagningen av avloppsvatten i land och för att få till stånd internationella överenskommelser för att i Östersjön reglera och minska utsläppen från fartygen.

## Utskottets ställningstagande

Motioner med krav på förbud eller andra åtgärder mot toalettavfall i hav och andra vatten har varit aktuella vid många tillfällen i riksdagen. Senaste gången dessa frågor behandlades i utskottet var våren 2008 (bet. 2007/08:TU8). Enligt gjorda studier bidrar sådant avfall visserligen till en näst intill försumbar andel av tillförseln av kväve i havet. Samtidigt är det angeläget, menar utskottet, att alla källor till kväveföroreningar begränsas så långt som möjligt. I sammanhanget kan nämnas att det genom en överenskommelse mellan ett antal rederier och Sjöfartsverket – främst avseende färjetrafiken mellan Sverige och Finland – har det lagts fast att toalettavfall ska lämnas i land.

Utskottet konstaterar att Östersjöländerna under år 2009 – inom ramen för arbetet inom Helcom – avser att gemensamt ansöka hos IMO om totalförbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjöområdet. Regeringen har också i den nyligen framlagda havspropositionen tagit upp denna fråga och bl.a. anfört att sådana fartyg har ett särskilt ansvar att ta hand om olika slags fartygsavfall. I propositionen hänvisas vidare till pågående samarbete mellan Sverige, Finland och Åland i dessa frågor. Det anmäls också att konsekvenserna av att inkludera lastfartyg i förbudet utreds.

Vidare har regeringen i den nyligen framlagda havspropositionen aviserat ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar i vatten. Ett sådant förbud förutsätter i sin tur utbyggnad av sugtömningsanläggningar och toaletter i gästhamnar. Detta ska finansieras genom ett nytt statligt bidrag för lokala vattenvårdsprojekt. Regeringen kommer att uppdra åt Transportstyrelsen att, i samråd med Naturvårdsverket och Sjöfartsverket, föreslå regler för införandet av ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar. Inom ramen för uppdraget ska en inventering göras av befintliga mottagningsanordningar för toalettavfall i hamn för fritidsbåtar och befintliga toaletter i land vid tilläggningsplatser för fritidsbåtar. Behovet av ytterligare mottagningsanordningar för fritidsbåtar och toaletter i land ska kartläggas. Härutöver ska man dels utreda vilka krav som ska ställas på fritidsbåtar med fasta båttoaletter, dels redovisa tekniska helhetslösningar för båttoaletter och mottagningsstationer. Bästa tillgängliga tekniska lösning för mottagningsanordningar och båttoaletter och toaletter i land ska presenteras inom uppdragets ram. I uppdraget ingår att se över hur förvaltningen av mottagningsanordningar och ansvarsfördelningen mellan berörda intressenter bör ordnas. Transportstyrelsen ska även utarbeta de författningsförslag med övergångsbestämmelser som behövs samt föreslå hur förbudet lämpligast sanktioneras. Uppdraget ska genomföras efter samråd med övriga berörda aktörer, såsom länsstyrelser och kommuner som har kustområden, skärgårdsstiftelser m.fl. Resultatet av uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 december 2009.

Utskottet välkomnar båda dessa initiativ som går ut på att utsläppen av toalettavfall i hav och sjöar ska upphöra från såväl kryssningsfärjor och passagerarfärjor som fritidsbåtar. Vid genomförande av de nu redovisade

åtgärderna blir förslagen i här behandlade motioner helt eller delvis tillgosedda; motionerna 2008/09:T338 av Krister Örnfjäder och Désirée Liljevall (båda s), 2008/09:T401 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda c), 2008/09:T405 av Rolf K Nilsson (m), 2008/09:T480 av Lars Hjalmered (m) och 2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 7 avstyrks därmed.

## Utsläpp av barlastvatten

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag (s) om åtgärder mot fartygsutsläpp av barlastvatten. Utskottet hänvisar till en aviserad proposition i ämnet.

Jämför reservation 6 (s, v, mp).

## **Bakgrund**

### *Främmande organismer*

Spridning av oönskade främmande organismer via fartygs barlastvatten, men också i form av påväxt på skeppsskrov, bedöms vara ett allvarligt hot mot den biologiska mångfalden i Östersjöområdet. I flera länder har studier visat att många arter av bakterier, växter och djur kan överleva i livsduglig form i barlastvatten och sediment i fartyg, även efter flera månaders resa. När barlastvatten eller sediment därefter släpps ut i en hamnstats vatten kan detta medföra att skadliga vattenlevande organismer, som utgör ett hot mot inhemskt människo-, djur- och växtliv samt mot den marina miljön, etablerar sig där.

### *Barlastvattenkonventionen*

En internationell konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, barlastvattenkonventionen, antogs vid en diplomatkonferens om fartygs hantering av barlastvatten den 13 februari 2004, anordnad av IMO. Syftet är att förebygga, begränsa och slutligen eliminera överföring av sjukdomsframkallande eller på annat sätt skadliga vattenlevande organismer genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

I konventionen finns regler om hur barlastvatten ska hanteras för att inte vara skadligt (se i det följande).

Konventionen träder i kraft tolv månader efter den dag då minst 30 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt motsvarar minst 35 % av världshandelsflottans bruttodräktighet, har blivit parter. Antalet stater som för närvarande har ratificerat konventionen uppgår till 17 och motsvarar 15 % av världshandelsflottans bruttodräktighet. Arbetet pågår inom ramen för

bl.a. konventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö (Helsingforskonventionen) och konventionen för skydd av den marina miljön i nordöstra Atlanten (Ospar) (jfr i det föregående) för att främja medlemsstaternas tillträde till konventionen. Det är numera Transportstyrelsen som i Sverige är ansvarig myndighet för arbetet med konventionen.

### *Tekniska åtgärder*

I barlastvattenkonventionen finns, som nämnts, regler om hur barlastvatten ska hanteras m.m.

Ett sätt är att skifta barlastvatten på öppet hav. Sådant skifte ska göras i områden med ett vattendjup om minst 200 meter och minst 50 nautiska mil från närmaste land. Ett annat sätt är att behandla barlastvattnet med godkända system så att koncentrationen av skadliga vattenlevande organismer och patogener inte överskrider angivna gränsvärden. De tekniker som kan vara aktuella är att vattnet exponeras för ultraviolett strålning, ozon, fria radikaler eller elektrokemi. Dessa tekniker är under utveckling men är ännu inte fullt ut färdiga för godkännande i enlighet med den internationella konventionen för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

### *Utredning*

Barlastvattenutredningen har haft i uppdrag att redovisa förutsättningarna för Sverige att tillträda konventionen. Uppdraget redovisades i januari 2008 i betänkandet (SOU 2008:1) Barlastvattenkonventionen – Om Sveriges anslutning. Sammanfattningsvis förordades att Sverige skulle tillträda konventionen.

### **Motionen**

Oro för spridningen av främmande organismer i Östersjöns ekosystem kommer till uttryck i *motion 2008/09: MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s)*. Motionärerna begär att regeringen ges detta till känna (yrkande 18).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet ser med oro på de effekter som uppkommer till följd av att barlastvatten släpps ut. Det är därför tillfredsställande att det nu finns en internationell konvention om barlastvatten. I Sverige är det Transportstyrelsen som är ansvarig myndighet för arbetet med konventionen. Regeringen har meddelat sin avsikt att för riksdagen lägga fram en proposition om antagande och genomförande av barlastvattenkonventionen i april 2009. Utskottet ser ingen anledning att föregripa riksdagens behandling av den aviserade propositionen och föreslår därför att motion 2008/09: MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 18 avstyrks.



## Regelverk för mindre fartyg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag (m, fp) om förenklade regler för mindre fartyg. Utskottet hänvisar till pågående regelförenklingensarbete inom Regeringskansliet.

### Motionerna

Ett särskilt regelverk för mindre fartyg efterfrågas i *motion 2008/09:T479 av Lars Hjälmered och Lars-Arne Staxäng (båda m)*. Motionärerna uppmärksammar att regler för större fartyg även omfattar sådana mindre båtar – även fritidsbåtar – som används kommersiellt, t.ex. för utbildningsändamål. De menar att det i allmänhet ställs högre krav på mindre båtar än vad som är motiverat. Sverige bör införa ett regelsystem som motsvarar det engelska och som täcker samtliga mindre båtar, större yachter och traditionsfartyg, hävdar motionärerna.

I *motion 2008/09:T248 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda fp)* kritiserar Sjöfartsverket för en alltför snäv tolkning och tillämpning av EG:s sjösäkerhetsdirektiv för äldre fartyg; sådana fartyg har stor betydelse för turism och försörjningsmöjligheter i skärgården. Den båt som framför allt drabbas av en sådan tillämpning är S/S Blidösund, som trafikerar hela Stockholms skärgård (yrkande 9).

### Bakgrund

#### *Gällande bestämmelser*

Ett fartyg är en farkost som är avsedd att användas till sjöss och som har skrov och konstruktiv styrförmåga (t.ex. ett roder). Enligt sjölagen delas fartyg in i skepp och båtar. Fartyg som har en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst 4 meter kallas skepp. Mindre fartyg kallas båt. Alla fartyg måste ha tillräcklig styrka, täthet och stabilitet samt godtagbar styrinrättning med hänsyn till fartområde och användning av fartyget.

Äldre fartyg indelas i olika kategorier.

- För sådana fartyg som inte används kommersiellt utan som drivs av t.ex. frivilligorganisationer – s.k. traditionsfartyg – gäller ett särskilt regelverk. Det är Sjöhistoriska museet som avgör vilka fartyg som får klassas som traditionsfartyg.
- För äldre fartyg, som drivs kommersiellt, gäller två regelverk. Det ena är Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om skrovkonstruktion, fribord och stabilitet (SJÖFS 2006:1). Det andra är reglerna om fartområden (den geografiska indelningen av farvatten).

EG:s direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg innehåller möjligheter till undantag för traditionsfartyg. Sverige har emellertid valt att inte tillämpa dessa undantag. Det innebär att äldre fartyg får nyttjas kommersiellt i fartområde E, dvs. farvattnen som är skyddade från påverkan av vågor från öppet hav, men inte i fartområden längre ut från kusten.

### *Tidigare behandling i riksdagen*

När det gäller frågan om regler för mindre fartyg behandlade riksdagen likartade förslag våren 2008. Utskottet pekade bl.a. på det regelförenklingsarbete som initierats i Regeringskansliet och avstyrkte berörda motionsförslag.

Även motionsförslag om s.k. traditionsfartyg och då särskilt S/S Blidösund har behandlats tidigare. Vid behandlingen våren 2007 av motionsförslag med motsvarande syfte anförde utskottet (bet. 2006/07:TU9) bl.a. att det är viktigt att sjöfarten i våra skärgårdar ges förutsättningar att bedrivas på ett effektivt sätt inom ramen för högt ställda säkerhetskrav. Utskottet avstyrkte förslagen med hänvisning till då pågående översynsarbete inom Regeringskansliet och Sjöfartsverket av regelverk på sjöfartsområdet för att säkerställa att de inte är onödigt betungande.

Riksdagen anslöt sig till utskottet i samtliga fall.

### **Utskottets ställningstagande**

Som har framgått i det föregående har riksdagen tidigare behandlat motioner om regler för vissa fartyg, senast våren 2008 (bet. 2007/08:TU8). Vid detta tillfälle pekade utskottet på det allmänna regelförenklingsarbete som då pågick inom Regeringskansliet. Syftet med detta var att underlätta för allmänheten att se vilka regler som gäller och varför. Regeringens mål var att företagens administrativa kostnader skulle minska med minst 25 % till hösten 2010, och därmed leda till en märkbar förändring i företagets vardag. Enligt vad utskottet har erfarit pågår arbetet alltjämt, bl.a. med sikte på att presentera en skrivelse för riksdagen i juni 2009.

Särskilt när det gäller regelförenklingsarbetet på sjöfartsområdet vill utskottet hänvisa till 2009 års regleringsbrev för Transportstyrelsen, enligt vilket styrelsen – som ett led i mätningarna av företagens administrativa kostnader – ska bistå Nutek (från den 1 april 2009 Tillväxtverket) i arbetet med att mäta resultatet av förändringarna av myndighetens föreskrifter och allmänna råd som påverkar företagens administrativa kostnader. Vidare ska Transportstyrelsen – med hjälp av Nuteks databas Malin – identifiera förenklingsförslag som kan bidra till regeringens mål till hösten 2010. Förslagen ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 april 2009. Enligt vad utskottet har erfarit omfattas även frågan om särlösningar för mindre fartyg av överväganden inom ramen för regelförenklingsarbetet.

Vidare har utskottet erfarit att det mellan Transportstyrelsen och styrelsen för Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg (Sweref) förs en dialog om regler för behörighet och utrustning m.m., allt som ett led i uppdraget i regleringsbrevet.

När det härefter gäller frågan om S/S Blidösund har utskottet inhämtat att regeringen har avslagit en ansökan om dispens från reglerna om fribord och fartområden. I avslagsbeslutet anförde regeringen att S/S Blidösund har möjlighet att köra i berörda vatten, dock under förutsättning av ett visst högsta antal passagerare.

Utskottet finner för sin del ingen anledning för riksdagen att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2008/09:T248 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda fp) yrkande 9 och 2008/09:T479 av Lars Hjalmered och Lars-Arne Staxäng (båda m). De avstyrks alltså, den förstnämnda i berörd del.

## M/S Estonia

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (kd) om en ny haveriutredning av M/S Estonias förlisning.

### Motionen

I motion 2008/09:T527 av Kjell Eldensjö (kd) krävs en ny utredning av Estoniakatastrofen i september 1994. Motionären erinrar om studien av fartygets sjunkförlopp som redovisades år 2008 och framhåller två omständigheter som exempel på att den officiella haveriutredningen varit behäftad med allvarliga fel. Han anser att ovissheten om förlisningen måste skingras, inte minst av hänsyn till de anhöriga som alltjämt väntar på ett klagörande.

### Kompletterande uppgifter

#### Bakgrund

I december 1997 presenterade den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen (JAIC) sin slutrapport. I denna redovisas ett händelseförlopp som inleds med att bogvisiret lossnar, rampen öppnas, en mängd vatten kommer in på bildäck, fartyget får slagsida som leder till att mer vatten tränger in, varefter fartyget sjunker. Sjunkförloppet beskrivs dock inte i detalj. JAIC konstaterade också att fartyget hade en rad sjösäkerhetsbrister.

Regeringen gav den 19 april 2001 Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att fördela medel till stöd för sjösäkerhetsforskning. Samma dag fick Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF) i uppdrag att sammanställa en informationsbank med fakta kring M/S Estonias förlisning. Faktabanken skulle också innehålla material som, med utgångspunkt i det av JAIC beskrivna scenariot, redogör för hur fartyget kunde ha vattenfyllts i haveriets slutskede. Viceamiral Frank Rosenius och civilingenjör Staffan Sjöling fick av SPF uppdraget att genomföra en förstudie av sjunkförloppet. Studien redovisade översiktligt möjliga vägar för vatteninströmning i fartyget. För vissa utrymmen kunde utredarna inte i detalj redovisa hur vatteninträddningen gått till.

Regeringen beslutade den 17 mars 2005 att låta Vinnova beställa ett forskningsprojekt avseende M/S Estonias sjunkförlopp. Efter att uppdraget hade utlysts under sommaren 2005 fick i början av 2006 två konsortier, HSVA och SSPA, ansvaret att närmare studera sjunkförloppet.

Båda konsortierna redovisade sina resultat den 5 maj 2008. De har, med delvis olika metoder, studerat sjunkförloppet. Vidare skiljer sig deras redovisning åt, både sinsemellan och jämfört med JAIC, när det gäller exakta tidsangivelser för olika delar i händelseförloppet liksom för t.ex. omfattningen av slagsidan. Konsortierna bekräftar dock de orsakssamband som JAIC angivit i sin rapport. Båda konsortierna talar om att det beskrivna sjunkförloppet har hög sannolikhet, men inget konsortium kan helt utesluta ett annat scenario. SSPA har också testat teorin om ett hål i skrovet under vattenlinjen men funnit detta scenario mindre sannolikt än det nyss nämnda scenariot. För att kunna dra slutsatser till "a near certainty" (nära visshet) föreslår SSPA att Estonias skrov inspekteras och dokumenteras i detalj, att rampen inspekteras och därefter tas upp och att minst tre fönster med karmar tas upp för att testas.

### *Tidigare behandling i riksdagen*

Riksdagen har under en följd av år behandlat motioner med krav på en ny haveriutredning om M/S Estonias förlisning, senast våren 2006 (bet. 2005/06:TU12). Vid detta tillfälle påminde utskottet bl.a. om Vinnovas uppdrag till de två konsortierna. Utskottet nämnde också att Vinnovas beslut hade förankrats i en granskningsgrupp bestående av delar av Vinnovas programråd och en expertpanel för sjöfart och säkerhet samt fyra internationella experter.

Vidare hänvisade utskottet till det uppdrag som lämnats till Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL) att analysera originalen av film- och bildmaterial från Estonias vrak. Resultatet överlämnades den 3 mars 2008 till Försvarsdepartementet.

Utskottet påminde också om den då förestående redovisningen i maj 2008 från de konsortier som på Vinnovas vägnar genomfört sjunkförloppsstudier enligt regeringens uppdrag till Vinnova. Sammanfattningsvis vidhöll utskottet sin tidigare uttalade uppfattning om det angelägna i att

haverier undersöks i syfte att ta till vara erfarenhet och på så sätt bygga upp kunskap av vikt för sjösäkerhetsarbetet. Utskottet påminde också om att det operativa ansvaret för frågan om M/S Estonias förlisning ligger hos regeringen. Utskottet sade sig utgå från att regeringen följer frågan även i fortsättningen och såg därför inte skäl till någon åtgärd från riksdagens sida. Motionen avstyrktes.

### *Interpellationssvar våren 2009*

En interpellation (2008/09:291) av Kjell Eldensjö (kd) av motsvarande innebörd som den nu aktuella motionen besvarades den 10 februari 2009 av försvarsminister Sten Tolgfors. I svaret anförde han att de två studier av fartygets sjunkförlopp som genomförts i allt väsentligt bekräftar det händelseförlopp som enligt den internationella haverikommissionen (JAIC) orsakade M/S Estonias förlisning. Vidare angavs att de konsortier som genomfört studierna bl.a. har använt ny teknik för att förstå sjunkförloppet. Av studierna framgår att sjunkförloppet i huvudsak följer det händelseförlopp som presenterades i JAIC:s rapport. Enligt interpellationssvaret finns det därmed tre oberoende utredningar som huvudsakligen ger samma bild av olyckans förlopp. Enligt försvarsministern måste de ytterligare kunskaper om sjunkförloppet som eventuellt skulle kunna nås om delar av vraket hämtades upp och nya dykningar genomfördes vägas mot intresset av gravfriden vid vraket. Han framhöll att gravfriden vid Estonia är skyddad i svensk strafflagstiftning efter en överenskommelse med Finland och Estland, som har motsvarande regler för gravfriden. Även andra länder har antagit bestämmelser kring gravfriden vid Estonia. Ytterst handlar skyddet för gravfriden om respekt för offren och deras anhöriga, anförde försvarsministern.

### *Estniska regeringens expertgrupp*

Den estniska regeringen gav år 2005 i uppdrag åt en expertgrupp att utreda M/S Estonias förlisning. I slutrapporten, som presenterades i februari 2009, anfördes att de hittills insamlade bevisen tyder på att fartyget förläste på det sätt som JAIC beskrivit, dvs. till följd av brister i bogvisiret. Expertgruppen konstaterar samtidigt att andra teorier, t.ex. att det funnits ett hål i skrovet och att vattnet nått bildäck på något annat sätt än genom bogvisiret, inte kan tillbakavisas på ett övertygande sätt genom teoretiska studier grundade på existerande bevis.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att motioner med begäran om en ny haveriutredning av M/S Estonias förlisning varit föremål för upprepad behandling i riksdagen. Senaste gången utskottet hanterade frågan var våren 2008 (bet. 2007/08:

TU8). Utskottet har också redogjort för flertalet av de kompletterande utredningar och andra studier som har genomförts efter förlisningen, allt i syfte att få ytterligare kunskap om förlisningens förlopp.

Som har framgått i det föregående överlämnades våren 2008 en redovisning från de konsortier som på Vinnovas vägnar genomfört sjunkförloppsstudier; till grund härför låg i sin tur ett regeringsuppdrag till Vinnova.

Enligt uppgift från Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) står samtliga av konsortiet SSPA:s förslag i strid med det avtal som Sverige, Finland och Estland har undertecknat om en reglering av gravfriden vid Estonia. Avtalet har härefter införlivats i svensk rätt genom lagen (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter M/S Estonia. Med hänvisning till det nu anförda är någon åtgärd från riksdagens sida inte påkallad, och motion 2008/09:T527 av Kjell Eldensjö (kd) avstyrks därmed.

## Register för fritidsbåtar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag (s) om register för fritidsbåtar.

Jämför reservation 7 (s, v, mp).

### Motionerna

*Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s)* förordar i motion 2008/09:T239 att ett statligt båtregister återinförs. Enligt motionärerna skulle det underlätta arbetet med sjösäkerheten, vilket är viktigt med tanke på att antalet olyckor med fritidsbåtar har ökat under senare år. Vidare skulle ett båtregister underlätta i samband med båtstölder och dessutom göra det möjligt att beskatta fritidsbåtar. Vid införandet av ett båtregister bör man göra regionalpolitiska överväganden; motionärerna förordar en lokalisering av verksamheten till Ulvön i Västernorrland.

Även i motion 2008/09:T246 av *Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s)* begärs ett obligatoriskt båtregister. Samma argument om sjösäkerhet och hjälp för uppkarande av båtstölder förs fram. Finansieringen föreslås kunna ske genom en mindre avgift för båtägarna.

Likaså i motion 2008/09:T301 av *Peter Jeppsson m.fl. (s)* hävdas behovet av ett obligatoriskt båtregister. Ett tydligt registreringsnummer ger förutsättningar för en säker identifiering av fritidsbåtar, vilket underlättar övervakningen, anför motionärerna.

## Utskottets ställningstagande

I motionerna har framförts förslag om införande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister med motiveringar av skilda slag. Riksdagen har behandlat motsvarande förslag vid en rad tidigare tillfällen, senast våren 2008 (bet. 2007/08:TU8). Vid denna tidpunkt ansåg utskottet det inte vara aktuellt med någon åtgärd från riksdagens sida. De behandlade motionsförslagen avstyrktes därmed; riksdagen följde utskottets förslag.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga och avstyrker alltså motionerna 2008/09:T239 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s), 2008/09:T246 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s) och 2008/09:T301 av Peter Jeppsson m.fl. (s).

## Obligatorisk flytväst

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (s) med förslag om krav för vuxna att bära flytväst på sjön. Utskottet hänvisar till pågående arbete inom Transportstyrelsen i frågan.

## Motionen

I *motion 2008/09:T295 av Christer Engelhardt (s)* framhålls att det borde vara obligatoriskt för vuxna att bära flytväst på sjön. Motionären hävdar att åtta av tio dödsolyckor i samband med färd i fritidsbåt hade kunnat undvikas om ett sådant krav hade funnits. Han pekar vidare på att många inflyttade i vårt land inte är simkunniga och inte heller vana vid våra väder- och vattenförhållanden. Det hänvisas vidare till att Finland är på väg att införa en sådan bestämmelse.

## Bakgrund

### Myndighetsansvar

Sjöfartsverkets verksamhet ska enligt regeringens instruktion för verket huvudsakligen bedrivas med inriktning på handelssjöfarten. Samtidigt ska fritidsbåtstrafikens intressen beaktas. Bland annat ansvarar verket för de särskilda farleder som finns för båtsporten.

Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan för frågor avseende fritidsbåtlivet, i vilket ingår ett antal berörda myndigheter och organisationer.

### Utredningar

I utredningsbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) anføres bl.a. de allra flesta som omkommer i fritidsbåtsolyckor till sjöss gör det i en mindre båt i en insjö. I princip samtliga saknar flytväst. Bästa sättet att

undvika dessa dödsfall är att använda flytväst. Utredningen blev uppmärksam på att man i Finland har krav på obligatorisk utrustning i båten i form av bl.a. godkända flytvästar. En sådan ordning även i Sverige skulle öka sjösäkerheten och troligen leda till färre dödsfall. Utredningen ansåg att man borde överväga att införa en sådan regel även här.

I en departementspromemoria med förslag om en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32) lämnas bl.a. en redovisning av antalet båtar och av olycksutvecklingen när det gäller det s.k. båtlivet.

### *Olycksutvecklingen*

Statistiken för olyckor i samband med fritidsbåtar har brister i vissa avseende, inte minst när det gäller inrapporteringen av sådana olyckor. Nedanstående tabell är baserad på data från Sjöräddningscentralen och från tidningsnotiser.

#### **Olycksstatistik – fritidsbåtar**

	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Allvarliga olyckor	58	55	40	41		
Omkomna, saknade	18	22	18	20	33	27
Skadade	63	42	25	28		
Sjöräddningsinsatser för fritidsbåt	352	362	378	358	432	485

*Källa: Transportstyrelsen*

I budgetpropositionen för år 2009 redovisar regeringen att antalet sjöräddningsuppdrag ökat med nästan 30 %. Nästan hela ökningen hänför sig till olyckor med fritidsbåtar och gäller hela landet utom Norrland.

Enligt en preliminär uppgift inom Sjöfartsverkets dåvarande ansvarsområde omkom eller saknades 38 personer efter sjöräddningslarm år 2008.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar inledningsvis att bildandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen har medfört viss ändrad fokusering när det gäller sjösäkerhet. Den tidigare sjöfartsinspektionen, som ingick som en avdelning i Sjöfartsverket och vars verksamhet sedan den 1 januari 2009 ingår i Transportstyrelsen, var i huvudsak inriktad på handelssjöfarten. Transportstyrelsen kommer att ha ett tydligare ansvar för båtlivet, dvs. bevaka även frågor som rör fritidsbåtar och trafiken med sådana. Ett exempel är att en ny båtlivsundersökning kommer att genomföras år 2009, vars resultat avses kunna utgöra en utgångspunkt för myndighetens fortsatta arbete inom området. Under år 2009 kommer Transportstyrelsen också att bereda frågan om krav på godkända flytvästar i fritidsbåtar.



Enligt vad utskottet har erfarit finns vissa metodproblem när det gäller statistik över antalet omkomna m.m. i fritidsbåtsolyckor. Generellt finns brister i rapporteringsrutinerna men också skillnader i kodning beroende på om olyckan inträffat på statligt eller kommunalt vatten.

Utskottet noterar med oro vad som anförs i budgetpropositionen om ett ökat antal sjöräddningsuppdrag och att målet när det gäller sjösäkerhet i fritidsbåtssektorn inte har uppnåtts. Det är därför välkommet att Transportstyrelsen nu bereder frågan om obligatorisk flytväst ombord. Enligt uppgift finns redan motsvarande bestämmelser i Finland och Norge; i Danmark gäller krav på flytväst ombord för fritidsbåtsliknande båtar som används för utbildning och charter. Fritidsbåtstrafiken är i viss utsträckning internordisk, och det kan då vara en fördel med enhetliga regler i detta avseende.

Med hänvisning till pågående beredningsarbete är utskottet inte nu berett att vidta några åtgärder med anledning av motion 2008/09:T295 av Christer Engelhardt (s), som därmed avstyrks.

## Reservationer

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

### 1. Sjöfart i Östersjöområdet, punkt 2 (s, v, mp)

av Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:T532 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) och 2008/09: MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 8.

#### *Ställningstagande*

Haven runt de svenska kusterna är på väg att förödas, och frågor om havs- och vattenmiljön är därför en av de viktigaste uppgifterna i miljöpolitiken. Utsläpp från jordbruk, avlopp och trafik, såväl till sjöss som på land, har i drygt ett århundrade tillåtits påverka havens ekosystem i ett ständigt ackumulerande förlopp. Enligt vår uppfattning är det knappast längre möjligt att återta effekterna av denna långvariga miljöpåverkan på haven. Vad man nu kan göra är att hejda försämringarna och skapa utrymme för förbättringar. Målet måste vara att återställa ekosystemen till ett tillstånd där de kan fungera på ett långsiktigt hållbart sätt. För att vi i framtiden ska kunna lämna ett rent hav till efter oss kommande generationer måste ett stort antal åtgärder genomföras omedelbart.

Östersjön är ett mycket känsligt och – sett ur ett internationellt perspektiv – unikt innanhav. Det är grunt, vattnet är bräckt och vattenomsättningen är långsam. Samtidigt är Östersjöområdet ett av de mest trafikerade havsområdena i världen. Hittills har sjöfarten ansetts som ett relativt rent och kostnadseffektivt transportmedel. Ny information till FN:s klimatpanel IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) visar att koldioxidutsläppen från sjöfarten är tre gånger högre än vad man tidigare har beräknat.

Vi anser att miljökraven på sjöfartsnäringen måste öka. Att minska utsläppen av svaveldioxid och kväveoxider kan endast anses vara ett första steg. Rederierna måste också utveckla mer energieffektiva fartyg med

fokus på skrov, propellrar och motorer. En tänkbar åtgärd är att sänka hastigheten på fartygen för att spara energi. Det största hotet mot Östersjöns miljö är dock de snabbt ökande oljetransporterna.

I sammanhanget vill vi framhålla att den socialdemokratiska regeringen – tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet – bidrog till att få Östersjön klassat som ett särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA).

Vi anser för det första att Sverige bör verka för att PSSA-reglerna utvidgas så att är möjligt att med bindande regler även reglera fartygens utformning, konstruktion, utrustning och bemanning. I förlängningen ser vi framför oss möjligheten att – såsom en PSSA-åtgärd eller annan åtgärd enligt IMO:s regelverk – kräva att rederiet har ett ITF-avtal (Internationella transportfederationen) för att dess fartyg ska tillåtas lägga till vid kaj. Även krav på kväverening och på användning av bästa bränsle ur miljösynpunkt ska kunna ställas.

För det andra anser vi att för två av de områden som omfattas av PSSA-anknutna skyddsåtgärder – Hoburgs bankar och Norra Midsjöbanken – bör kraven skärpas ytterligare på grund av de ca 10 000 sjöfåglar som varje år drabbas av oljeskador. Trafiksepareringen bör läggas utanför dessa områden. Vidare anser vi att en svensk regering med ett beslut om PSSA i ryggen har stora möjligheter att ställa tuffa miljökrav på såväl sjötransporterna i sig som på fraktköparna.

Vidare bör regeringen ta initiativ till och aktivt verka för maritima riktlinjer för Östersjön. Den 17:e parlamentariska Östersjökonferensen betonade i sin resolution från september 2008 vikten av en åtgärdsplan för Östersjön. Vi anser också att handlingsplanen för Östersjön (Baltic Sea Action Plan, BSAP) bör genomföras inom den givna tidsramen och nationella åtgärdsprogram bör vara framtagna till Helcoms ministermöte år 2010. Samtidigt måste både Helcom och de enskilda medlemsstaterna redan år 2010 ha en plan för det fortsatta arbetet för Östersjön.

Vi anser att följande konkreta åtgärder omgående bör genomföras för att utveckla Östersjöområdet till en europeisk modell för maritim miljö.

- Fortsatt arbete för en global reglering för att säkerställa att alla fartyg som trafikerar Östersjöområdet uppfyller samma höga standard för säkerhet och miljö.
- Säkerställande av att alla Östersjöstater kontinuerligt arbetar för att gällande IMO-instrument ska ratificeras och genomföras effektivt.
- Stöd för att inom IMO etablera en ambitiös och bindande reglering för minskandet av CO<sub>2</sub>-utsläpp från fartyg.
- Kontinuerliga och effektiva åtgärder inom ramen för IMO för att säkerställa navigationssäkerhet, särskilt med beaktande av bl.a. det snabbt ökande antalet oljetransporter och svåra vinterförhållanden.
- Stöd för harmoniseringen av VTS-procedurerna (Vessel Traffic Service) över hela Östersjöområdet.

Detta bör ges regeringen till känna.

## 2. Sjöfart i arktiska områden, punkt 3 (s, v, mp)

av Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2008/09:T388 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) och

2008/09:T389 av Sinikka Bohlin m.fl. (s).

### *Ställningstagande*

Klimatförändringarna kommer att radikalt påverka förhållandena i den arktiska regionen. Detta ställer, menar vi, stora och nya krav på det framtida samarbetet för de arktiska länderna. Den åttonde arktiska parlamentarikerkonferensen betonade i sin resolution från augusti 2008 vikten av att en arktisk policy för sjösäkerhet utvecklas. Från vår sida vill vi understryka angelägenheten av en policy för sjöfart och sjösäkerhet i arktiska områden. Sverige är en del av det arktiska området och har en gedigen kunskap om och erfarenhet av fartygskonstruktion och navigering samt miljöteknik.

Följande frågor är särskilt viktiga för kommande samarbete:

- Stärkt samarbete, konsultation och samordning mellan nationerna när det gäller räddningsinsatser i regionen för att säkra en god respons från länderna vid olycksfall.
- Stöd till de arktiska staterna och sjöfartsbranschen för åtgärder och investeringar för att – när Arktis öppnas för sjöfart – kunna tillhandahålla krishantering, räddningsinsatser, saneringskapacitet vid spill samt förebyggande av sjöfartsolyckor.
- Stöd till de arktiska staterna och övriga användare av Norra ishavet för att säkerställa en ansvarsfull förvaltning genom internationella regler för utnyttjandet detta havsområde.

Sverige bör såsom medlem i Arktiska rådet, regeringarnas samarbetsorgan, aktivt delta i samarbetet om sjösäkerhetsfrågorna. Särskilt följande frågor bör drivas för att utveckla en arktisk policy för sjöfart i Norra ishavet:

- Arbeta för att utveckla harmoniserade, effektiva regler för att reducera alla former av föroreningar från fartyg som trafikerar Norra ishavet.
- Utveckla miljövänlig teknologi för transporter och annan ekonomisk aktivitet i Arktis för att skydda dess värdefulla natur och de arktiska folkens livsstil.

- Aktivt delta i uppdatering av IMO:s riktlinjer för arktisk sjöfart (Guidelines for Ships Operating in Ice-covered Waters) och göra dem till bindande regler.
- Stödja fullbordandet av det Arktiska rådets utvärdering av arktisk sjöfart (Arctic Marine Shipping Assessment) och utveckla en åtgärdsplan baserad på dess resultat.

Detta bör ges regeringen till känna.

- 3. Utsläpp av kväve- och svaveloxider m.m., punkt 4 (s, v, mp)**  
av Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

2008/09:T321 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s),

2008/09:T392 av Billy Gustafsson (s),

2008/09:T449 av Birgitta Eriksson m.fl. (s, v, mp) yrkandena 1 och 2,

2008/09:MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 10 och

2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkandena 5 och 6 samt avslår motionerna

2008/09:T304 av Kent Olsson (m),

2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkande 2 och

2008/09:T433 av Anders Hansson (m).

#### *Ställningstagande*

Transporter till sjöss är relativt sett mindre miljöskadliga än landtransporter. Likväl har sjöfarten en stor potential att utvecklas i en riktning som är än mer skonsam mot klimatet och miljön. Därför anser vi att sjöfarten generellt ska främjas i olika avseenden, samtidigt som miljökraven ska skärpas.

Utsläppen av luftföroreningar från fartyg, såsom kväve- och svaveloxider, är ett stort miljöproblem. Sjöfartsverket har visserligen den 1 april 2008 skärpt differentieringen i systemet med farledsavgifter från den 1 april 2008 i syfte att stimulera reningsåtgärder och därmed till en miljövänlig sjötrafik. Det är emellertid inte tillräckligt, anser vi. Det är nödvändigt att regeringen med kraft fortsätter att driva frågan om åtgärder mot sjöfartens utsläpp.

Utsläppen av kväveoxider från sjöfarten har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. sådana utsläpp från vägtrafiken. Det finns i dag väl beprövad katalysator teknik som tar bort 90 % av kväveutsläppen. Frivilliga

initiativ av vissa färjerederier har resulterat i att en del färjor har kväverening. Det är bra men långt ifrån tillräckligt, enligt vår mening. Det krävs en ökad politisk styrning. Eftersom tekniken finns är det rimligt att fartyg som trafikerar EU:s vatten ska ha katalysatorer. Sverige bör agera inom IMO och EU för att fartyg som trafikerar EU:s vatten ska ha katalysatorer.

När det häfter gäller utsläpp av svaveloxider har svårigheten att få tag i bunkerolja av god kvalitet, dvs. miljöklass 1, hittills varit en begränsande faktor. Skärpta utsläppskrav för svaveloxider kan visserligen komma att bidra till ett ökat utbud av sådan olja. Det är emellertid nödvändigt att den svenska regeringen agerar kraftfullt för att förmå övriga EU-länder att se till att bunkerolja av miljöklass 1 blir tillgänglig i alla Europas hamnar.

Vidare förordar vi ökad tillgång på landansluten el i hamnarna. Genom energiförsörjning med el i stället för dieselolja när fartyg ligger vid kaj kan luftföroreningar och buller, framför allt lokalt, minskas avsevärt. Även utsläppen av koldioxid kan reduceras. Utbyggnad och utökad användning av landström är således en ändamålsenlig åtgärd för att få ned utsläppen lokalt och ökningen av koldioxidutsläppen. Luftföroreningarna minskar med 94–97 % enligt en EU-rapport. Ett sätt att underlätta införande och användandet av landansluten el i fler hamnar är att elanslutning av fartyg görs till standard i hamnarna. Dessutom bör man skapa incitament för att öka viljan att investera så att fartygen kan elanslutas i hamn. I sammanhanget kan hänvisas till Göteborgs hamn, som har utmärkt sig internationellt för sitt miljöarbete, bl.a. genom att ligga långt framme med elanslutning.

Att minska utsläppen av kväve- och svaveloxider är emellertid bara ett första steg. Härutöver kan sjöfartens miljöprestanda förbättras genom en mer energieffektiv sjöfart. Utvecklingen av fartyg bör fokuseras på skrov, propellar och motorer. En trafikåtgärd som bör vidtas är sänkt hastighet. I båda fallen har rederierna ett stort ansvar. Ytterligare ett sätt att främja miljövänlig sjöfart är att införa ett system med miljöindexering av fartyg. Det innebär att fraktköpare ska kunna få bättre information om det fartyg som de överväger att använda för frakt i fråga om dess miljöprestanda; vid Nordsjökonferensen i Göteborg år 2006 föreslog ministrarna att IMO skulle svara för ett sådant system. Vi anser rent allmänt att en utgångspunkt för arbetet för en miljövänlig sjöfart bör vara att minimera all negativ miljöpåverkan under ett fartygs hela livscykel. Sammanfattningsvis efterlyser vi en översyn av hur ökade miljökrav kan ställas på sjöfarten.

Detta bör ges regeringen till känna.

#### **4. Utsläpp av olja, punkt 5 (s, v, mp)**

av Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

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

2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 9 och avslår motion

2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkande 3.

##### *Ställningstagande*

Sjöfarten är ett i grunden energisnålt och från miljösynpunkt bra transportslag. Hittills har dock svaga miljökrav på sjöfarten gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den skulle kunna vara. Sjötransporterna av olja uppgår i dag till 160 miljoner ton per år och beräknas öka till runt 250 miljoner ton år 2015. I dag rör sig ständigt omkring 2 000 stora fartyg lastade med olja eller andra farliga kemikalier samt passagerarfärjor på havet. Samtidigt är trenden att allt större fartyg används. Det största hotet mot Östersjöns miljö är de snabbt ökande oljetransporterna.

Dessvärre är många av de fartyg som trafikerar haven undermåliga. Förekomsten av sådana fartyg – i kombination med att de ofta är otillräckligt underhållna – ökar olycksrisken och därmed risken för stora oljeutsläpp. Beslutet att fartyg med enkelskrov inte får segla inom EU efter år 2010 och att de internationellt ska vara utfasade till år 2015 är därför ett viktigt steg mot en säkrare sjöfart. Enligt vår mening bör arbetet emellertid inte stanna vid detta. Sverige bör fortsätta att aktivt driva på i internationella forum och se till att de internationella konventionerna skärps för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna mot oljeutsläpp skärps kraftigt.

Detta bör ges regeringen till känna.

#### **5. Utsläpp av toalettavfall, punkt 6 (s, v, mp)**

av Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

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

2008/09:T338 av Krister Örnfjäder och Désirée Liljevall (båda s) och

2008/09: MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 7 och avslår motionerna

2008/09:T401 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda c),

2008/09:T405 av Rolf K Nilsson (m) och

2008/09:T480 av Lars Hjalmered (m).

### *Ställningstagande*

Enligt en finsk studie beräknas att 0,05 % av kväveutsläppen och 0,5 % av fosforutsläppen i Östersjön komma från passagerarfartygens latrintömnings. Visserligen har Naturvårdsverket konstaterat att de stora fartygens del av utsläppen i Östersjöområdet utgör en ganska liten, ”dock ej försumbar”, del. Det faktum att vi inte ser vad som finns under vattenytan gör oss förmodligen mer likgiltiga för hur havens ekosystem behandlas. Vi betraktar vårt hav som en plats med oändlig kapacitet att ta emot det vi människor inte vill ha. Vi bryr oss inte heller om de vattenlevande djuren och deras livsmiljö på samma sätt som vi engagerar oss i djur på land, i vår närhet. Vi oroas över att såväl passagerarfärjor, kryssningsfartyg och fritidsbåtar tillåts släppa ut sitt avloppsvatten i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön.

Arbetet inom Helcom för att minska utsläpp från fartyg pågår sedan en tid, och Sverige har sedan länge arbetat för ett frivilligt omhändertagande av avloppsvatten i hamnarna. Det finns också en överenskommelse mellan Sjöfartsverket och ett antal rederier om att toalettavfall ska lämnas i land. Överenskommelsen gäller dock främst den ordinarie färjetrafiken mellan Sverige och Finland, inte de stora kryssningsfartygen som trafikerar våra hav.

Nu har regeringen i sin havsproposition lagt fram förslag om förbud mot utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg och passagerarfärjor samt fritidsbåtar. Detta är ett viktigt första steg. Regeringen bör emellertid även inom EU arbeta för att avfallshantering i hamnarna görs obligatorisk såväl för stora passagerarfartyg som för fritidsbåtar. Vidare anser vi att en bred informationskampanj om havsmiljön bör genomföras. Genom upplysning kan bilden av det oändliga havet förändras. Hänsynen till havets ekosystem kan förhoppningsvis öka.

Detta bör ges regeringen till känna.



## **6. Utsläpp av barlastvatten, punkt 7 (s, v, mp)**

av Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 18.

### *Ställningstagande*

Det har genom studier visats att många arter av bakterier, växter och djur kan överleva i livsduglig form i fartygens barlastvatten och sediment, även efter flera månaders resa. När barlastvatten eller sediment därefter släpps ut i en hamnstats vatten kan detta medföra att sjukdomsframkallande eller på annat sätt skadliga vattenlevande organismer etablerar sig i den nya marina miljön. Detta kan utgöra ett hot mot inhemskt människo-, djur- och växtliv. Vi ser med stark oro på spridningen av främmande organismer i våra vatten, särskilt i Östersjöns ekosystem. Sverige bör agera kraftfullt inom IMO och EU för att sådan spridning upphör snarast möjligt, bl.a. inom ramen för arbetet med barlastvattenkonventionen.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **7. Register för fritidsbåtar, punkt 10 (s, v, mp)**

av Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:T239 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s), 2008/09:T246 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s) och 2008/09:T301 av Peter Jeppsson m.fl. (s).

### *Ställningstagande*

Det båtregister som tidigare fanns avskaffades av den borgerliga regering som tillträdde i början av 1990-talet. Enligt vår uppfattning är det emellertid angeläget att återinföra ett obligatoriskt båtregister. Flera skäl talar för detta.

Först och främst skulle sjösäkerheten öka. Statistiken har visat en ökning av antalet olyckor med fritidsbåt, och det anges i budgetpropositionen att trafiksäkerhetsmålet inte har nåtts. Ett register skulle underlätta vid såväl inträffade olyckor och tillbud som vid förebyggande sjösäkerhetsarbete. Genom registrering, med tydligt registreringsnummer, skapas förutsättningar för en säker identifiering av fritidsbåtar, vilket underlättar övervakningen. Systemet skulle samtidigt försvåra smitning från en olycksplats.

Även vid stöld och annan brottslighet skulle ett obligatoriskt båtregister vara till stor nytta. Polisen och Kustbevakningen skulle lättare kunna identifiera stulna båtar och därmed klara upp det ständigt ökande antalet båtstölder. I dag är det svårt att finna ägarna till de båtar som påträffas och som saknar någon form av märkning. Uppklarningsprocenten är flerfaldigt mycket högre för stulna bilar än stulna båtar.

Ett båtregister skulle också göra det möjligt att beskatta fritidsbåtar. Fritidshus, husvagnar och husbilar är beskattade på ett eller annat sätt. Fritidsbåtar är dock undantagna, trots att de ofta representerar ett stort förmögenhetsvärde. En del båtar är betydligt dyrare och värdefullare än många fritidshus och många andra skatteobjekt. Ägarna till lyxbåtarna av olika storleksklasser och med varierande utrustning förfogar i många fall över skattefria sommarnöjen och husrum.

Frågan om båtregister har varit föremål för en utredning, och flera tunga remissinstanser är positiva till ett båtregister eftersom ett sådant kan underlätta arbetet för många intressenter. De kontakter som vi har med Svenska Sjöräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen och tullen har bekräftat detta.

Vid ett inrättande av ett statligt båtregister bör regionalpolitiska överväganden göras; en sådan verksamhet kan med fördel decentraliseras.

Registret kan vara självfinansierande genom att båtägarna får betala en mindre avgift när de registrerar sig.

Detta bör ges regeringen till känna.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

*2008/09:T239 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av ett statligt båtregister.

*2008/09:T246 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatoriskt båtregister.

*2008/09:T248 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda fp):*

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sjöfartsverkets tolkning och tillämpning av EU:s sjösäkerhetsdirektiv för äldre fartyg mot bakgrund av dessas betydelse för turism och försörjningsmöjligheter i skärgården.

*2008/09:T295 av Christer Engelhardt (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatorisk flytväst för vuxna på sjön.

*2008/09:T301 av Peter Jeppsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av obligatoriskt båtregister.

*2008/09:T304 av Kent Olsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en standard för landanslutning av el till fartyg vid kaj.

*2008/09:T321 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att bunkerolja av miljöklass 1 blir tillgänglig i alla Europas hamnar.

*2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöåtgärder.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad sjösäkerhet för oljetransporter i Östersjön.

*2008/09:T338 av Krister Örnfjäder och Désirée Liljevall (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatorisk avfallshantering i hamnarna.

*2008/09:T385 av Finn Bengtsson och Jan R Andersson (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avskaffa Sjöfartsverkets monopol på att utföra lotsuppdrag i hamnar.

*2008/09:T388 av Sinikka Bohlin m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en arktisk policy för sjösäkerhet.

*2008/09:T389 av Sinikka Bohlin m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av en arktisk policy för sjöfart och sjösäkerhet.

*2008/09:T392 av Billy Gustafsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av hur ökade miljökrav kan ställas på sjöfarten.

*2008/09:T401 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska utsläppen från båtar och fartyg i Östersjön.

*2008/09:T405 av Rolf K Nilsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska kryssningsfartygens utsläpp i Östersjön.

*2008/09:T433 av Anders Hansson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utreda möjligheten att införa ett krav på katalytisk avgasrening på fartyg i färjetrafik till och från svenska hamnar.

*2008/09:T449 av Birgitta Eriksson m.fl. (s, v, mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att elanslutning av fartyg i hamn görs till standard.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa incitament för fartygsoperatörerna att vilja investera så att fartygen kan ansluta till el i hamnen.

*2008/09:T479 av Lars Hjalmered och Lars-Arne Staxäng (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av ett särskilt regelverk för mindre fartyg.

*2008/09:T480 av Lars Hjalmered (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade möjligheter till tömning av fritidsbåtars toalettankar i land.

*2008/09:T527 av Kjell Eldensjö (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en ny utredning av Estoniakatastrofen.

*2008/09:T532 av Sinikka Bohlin m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till och aktivt verka för maritima riktlinjer för Östersjön.

*2008/09:T551 av Staffan Anger (m):*

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

*2008/09:MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v):*

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att agera för att EU inom IMO ska anta nya regler med krav att fartyg som trafikerar EU:s vatten ska ha katalysator.

*2008/09:MJ493 av Anders Ygeman m.fl. (s):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka miljökraven på sjöfartsnäringen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöindexering av fartyg.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatorisk avfallshantering i hamnarna, också för fritidsbåtar.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda PSSA-klassningen till en hårdare reglering av Östersjötrafiken.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skärpta straff för de fartyg och rederier som fortsätter att släppa ut olja i Östersjön och Västerhavet.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om spridningen av främmande organismer i Östersjöns ekosystem.