

Motion till riksdagen 2007/08:T326

av Peter Pedersen m.fl. (v)

Sjöfarten

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund.....	3
4	Utrikes sjöfart.....	3
4.1	Östersjön	3
4.1.1	PSSA	3
4.1.2	Kilometerskatt	4
5	Inrikes sjöfart	5
5.1	Låt staten betala för sjöinfrastruktur.....	5
5.2	Hamnar	6
5.3	Södertälje kanal.....	7
6	Gotland.....	7
6.1	Bakgrund.....	7
6.2	Överför ansvaret till Vägverket.....	8
6.3	Inför ett vägpris till Gotland!.....	8
7	Fritidsbåtar	9
7.1	Handelssjöfarten betalar för fritidsbåtar	10
7.2	Mer alkylatbensin.....	11
7.3	Minska riskerna med båtottenfärger	12
8	Bättre arbetsförhållanden på sjön.....	13
8.1	Social dumpning.....	13
8.2	Kränkningar av integriteten.....	13
8.3	Indenturpersonal.....	13
9	En jämställd sjöfart	14

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om 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 för oljeutsläpp höjs kraftigt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.
5. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till strategiska hamnar och utbyggnad av kombiterminaler i samband med att propositionen om ny infrastrukturinriktning för 2010–2019 presenteras.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta fram ett förslag som baseras på att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan.
7. Riksdagen begär att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen med ett förslag om hur staten kan överta ansvaret för Gotlandstrafiken genom att den flyttas över till Vägverket.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen låter utreda och till riksdagen lämnar förslag till en konkret utformning och finansiering utifrån principen om ett vägpris till Gotland.
9. Riksdagen begär att regeringen tar fram ett lagförslag till båtskatt som kan gälla fr.o.m. den 1 januari 2009.¹
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i nästa års regleringsbrev till Sjöfartsverket kraftigt tydliggör vikten av att jämställdhetsmålet ska ha lika stor prioritet som övriga transportpolitiska delmål.

¹ Yrkandena 3 och 9 hänvisade till SkU.

3 Bakgrund

Sjöfarten är det mest energieffektiva transportslaget, vilket beror på avsaknaden av friktion mot underlaget. Jämfört med vägar och järnvägar är behovet av investeringar i vattenvägar väldigt lågt. Förutom lite muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria. Även trafiksäkerheten är hög.

Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att lasta om gods från väg till sjöfart är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. De ökande kostnaderna för vägunderhåll på grund av allt tyngre lastbilstransporter och de igenkorkade vägarna i centrala Europa talar också för en ökad omställning till sjötransporter.

Sjöfarten måste bli säker och ekologiskt hållbar för att i framtiden kunna ta över de långväga tunga fossila transporterna på land. Genom satsningar på kollektivtrafik, järnväg och förnybara bränslen minskar vi de fossila utsläppens negativa påverkan på haven.

4 Utrikes sjöfart

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. Förekomsten av undermåliga fartyg i kombination med otillräckligt underhåll ökar olycksrisken och risken för oljeutsläpp. En framgång är beslutet att fartyg med enkelskrov inte får segla inom EU efter 2010 och att de internationellt ska vara utfasade till år 2015.

Men regelverket skulle dock kunna förstärkas på en rad områden. Sverige bör aktivt driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp höjs kraftigt. Detta bör ges regeringen till känna.

4.1 Östersjön

4.1.1 PSSA

De internationella konventioner som reglerar sjöfarten förutom EU är främst de globala FN-konventionerna Havsrättskonventionen (Unclos) samt International Maritime Organization (IMO). Vänsterpartiet har aktivt bidragit till att Östersjön klassas som ett särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA). Ett sådant område är av ekologisk, socioekonomisk, kulturell eller vetenskaplig betydelse. Det behöver därför särskilda skyddsåtgärder som kan vidtas inom ramen för FN:s sjöfartsorganisation, IMO. Utpjekandet av ett PSSA-område och eventuella tillhörande skyddsåtgärder begränsas av vad man kommer överens om inom IMO och måste ligga i linje med FN:s

Fel! Okänt namn på

havsrättskonvention. I juli 2006 trädde PSSA-klassningen av Östersjön i kraft.

Det finns anledning att inom konventionerna utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden. I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. I framtiden kommer sjöfartens utsläpp av kväve att överstiga samtliga landbaserade källors utsläpp om inte denna negativa utveckling kan brytas. Endast frivilliga initiativ från vissa färjerederier har resulterat i att en del färjor har kväverening. Det finns i dag väl beprövad katalysatorteknik som tar bort 90 % av kväveutsläppen. Det finns följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Vi föreslog i förra årets motion 2006/07:T304 att Sverige skulle agera för bindande regler när det gäller kväverening inom PSSA-området. Trafikutskottets ställningstagande (betänkande 2006/07:TU9) löd enligt följande:

I det föregående har redovisats riksdagens tillkännagivande till den förra regeringen vid behandlingen våren 2006 med anledning av ett antal motioner om miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet. Utskottet utgår från att den nuvarande regeringen noga följer upp hithörande frågor. Särskilt angeläget är att Sverige verkar för en vidareutveckling av IMO:s regelverk så att det omfattar alla komponenter när det gäller sjöfarten, dvs. interaktionen mellan infrastruktur, fartyg och bemanning. Utskottet anser att något tillkännagivande av riksdagen inte är påkallat med anledning av motionerna 2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v)...

Det är riktigt att riksdagen våren 2006 antog ett betänkande från trafikutskottet innehållande en rad olika saker om förbättringar för miljön i Östersjön. Problemet är att det varken finns något beslut eller några skrivningar om kväverening av fartyg. Vi upprepar därför vårt krav. Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.2 Kilometerskatt

European Federation for Transport and Environment och Naturskyddsföreningen har lämnat ett förslag på hur man skulle kunna införa en kilometerskatt för sjötrafiken runt Östersjön. Vi ser det som ett intressant förslag till hur man kan internalisera sjöfartens kostnader för miljöpåverkan. Förslaget behöver analyseras vidare och det är väsentligt att det genomförs av alla eller nästan alla länder runt Östersjön.

Utredning om kilometerskatt framförde vi i förra årets motion 2006/07:T304. Då svarade utskottet att man var tveksam till möjligheten att skapa en rimlig och effektiv kilometerskatt samt att en nationell havsmiljöstrategi ska tas fram.

Regeringen är således medveten om sakernas tillstånd. Utskottet anser mot denna bakgrund varken att en utredning eller särskilda åtgärder på det internationella planet för en kilometerskatt i Östersjön är påkallade.

Vi kan ha förståelse för att det går att se problem i allt som är nytt, men orsaken till att vi just ville ha en utredning i frågan var att den skulle belysa fördelar och nackdelar med förslaget. Tillsätts ingen utredning blir det svårt att få en helhetsbild av om kilometerskatt på Östersjön är bra eller inte. Utskottets avslag bygger mer på en förutfattad mening om kilometerskatt än att i sak bemöta förslaget. Vi vidhåller därför vårt krav. Regeringen bör utreda hur en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5 Inrikes sjöfart

5.1 Låt staten betala för sjöinfrastruktur

Sjöfartsverket finansieras inte som Ban- och Vägverket via anslag från statsbudgeten utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikerings etc. Sjöfartsverket är också av staten ålagt vissa avkastningskrav. Finansieringsmodellen är orättvis och leder till att sjöfartens utveckling inte går att styra i förhållande till trafikpolitiska mål. Investeringar i sjöfartsinfrastruktur bör ingå i den strategiska infrastrukturplanering som regering och riksdag beslutar om. Sjöfartens infrastrukturinvesteringar borde rimligen betalas av staten.

Vi föreslog i motion 2006/07:T304 att det skulle utredas hur Sjöfartsverkets verksamhet skulle kunna överföras till statsbudgeten. Trafikutskottet (betänkande 2006/07:TU9) svarade att riksdagen år 2007 i sin behandling av budgetpropositionen ställt sig bakom ”regeringens förslag om att Sjöfartsverket ska finansiera sin verksamhet inklusive investeringar med de intäkter som uppbärs av brukarna av tjänsterna” och fortsatte:

För sin del finner utskottet det naturligt att, inom ramen för det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet, frågor om de olika trafikslagens kostnadsansvar behandlas och då även utformningen av farledsavgifterna. I avvaktan på resultatet av detta arbete är utskottet inte nu berett att vidta något initiativ vad gäller sjöfartens finansiering.

Vi vet inte hur långt ”det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet” har nått, men har inte förståelse för att man kan avfärda vårt krav med att riksdagen i budgetpropositionen godkänt att Sjöfartsverket inte är en anslagsmyndighet (med några undantag). Med det synsättet går inget att ändra om det en gång skrivits in i budgetpropositionen. Eftersom utskottet och riksdagen inte bemött vårt förslag i sak upprepar vi vårt krav om att regeringen ska utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Detta ska ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

5.2 Hamnar

Sveriges långa kust med alla dess hamnar är en stor fördel från kommunikationssynpunkt och möjliggör en utvecklad sjöfart. Dagens sjöfart kännetecknas av långa frakter av gods som har lågt varuvärde. Den största delen av styckegodshantering har sedan 1950- och 1960-talen övergått till lastbil. Men sjötransporter skulle kunna bidra till att fler transporter flyttas över från vägtrafiken. Då krävs dock en annan inriktning av politiken.

I propositionen Moderna transporter enades samarbetspartierna, v, mp och s, om att tillsätta en utredning som skulle peka ut strategiska hamnar. Enligt samma proposition sägs även att det ska göras en översyn för hur s.k. kombiterminaler kan byggas upp runt om i landet. Dessa två utredningar kommer i oktober att lägga fram sina förslag och är viktiga för att kunna skapa en god sjöfartsinfrastruktur. Tillsammans med Flygplatsutredningen och Banverkets och Vägverkets nya förslag till infrastrukturinriktning bildar utredningarna och deras material en helhet för infrastrukturen. Stor vikt ska därför läggas vid det samlade resultatet från alla utredningar och infrastrukturförslag inom transportsektorn. Regeringen bör därför återkomma med ett förslag till strategiska hamnar och utbyggnad av kombiterminaler i samband med att propositionen om ny infrastrukturinriktning för 2010–2019 presenteras. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Som vi beskrivit ovan är Östersjön ett skyddat område. Det för även med sig att de enskilda länderna på olika sätt använder sig av lagstiftning och ekonomiska styrmedel för att minimera miljöpåverkan. Dagens farledsavgifter är ett exempel på ett bra styrmedel eftersom avgiften är miljödifferenterad. Kanske finns det behov av att göra en översyn så att de kan bli ännu mer träffsäkra. Men vi behöver även miljödifferenciera hamnavgifterna för att ytterligare minska miljöbelastningen. Alla hamnar, även de på västkusten, bör ta ut hamnavgifter som är mer miljöstyrande, vilket vi även föreslog i motion 2006/07:T304. Trafikutskottet (betänkande 2006/07:TU9) avvisade förslaget med följande motivering:

I sammanhanget vill utskottet påminna om att hamnarna i de allra flesta fall inte är statliga och att det därför inte är möjligt för staten att föreskriva hur avgifter ska tas ut eller vara utformade.

Vi är väl medvetna om det, men det är riksdagen som beslutar om lagstiftning i Sverige, och finner riksdagen att det är väsentligt att hamnarna inför miljödifferenterade avgifter kan naturligtvis riksdagen fatta ett sådant beslut. Vill riksdagen inte styra i detalj, kan man överlåta till hamnarna att själva avgöra hur differentieringen ska ske. Regeringen bör därför ta fram ett lagstiftningsförslag som baseras på att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.3 Södertälje kanal

I Sverige finns vissa behov av nyinvesteringar i bl.a. slussar. Sverige har idag bara två inre vattenvägar av större betydelse, Vänersjöfarten och Mälarsjöfarten. Mälarfartleden via Södertälje kanal förbinder Västerås och Köpings hamnar med Östersjön. I Södertälje finns en sluss som är 80 år gammal. Genom denna sluss passerar årligen 4 000 fartyg med sammanlagt 5 miljoner ton gods. För att kunna ta in större fartyg i Mälaren krävs en utbyggnad av slussen.

En utbyggnad av slussen kan innebära att tonnaget skulle kunna utökas markant. Nya större båtar i Mälaren skulle öka sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag. Genomförs inte investeringarna minskar sannolikt sjöfartens konkurrenskraft gradvis och säkerheten påverkas negativt genom att båtarna som trafikerar Mälaren blir allt äldre. Alltmer gods skulle dessutom föras över till landsvägstransporter.

För Västerås, Köping och hela Bergslagsområdet skulle detta få mycket negativa konsekvenser. Mälarhusarna är viktiga för exporten från företagen i hela det omgivande området. Försämrade transportmöjligheter gör att företagen förlorar i en konkurrenssituation och tvingas flytta bort från området. Till hamnen i Västerås kommer bl.a. fartyg med alternativa energibränslen till kraftvärmeverket. Minskade sjötransporter innebär naturligtvis ökade landtransporter, vilket är tvärtmot intentionen i det miljöpolitiska transportmålet.

Med anledning av det ovan sagda har vi i motion 2007/08:T529 med anledning av proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22, föreslagit att det i ett första steg avsätts 70 miljoner kronor varje år för en utbyggnad av Södertälje kanal.

I motion 2006/07:T304 hade vi med ett liknade krav för Södertälje kanal. Trafikutskottet svarade (betänkande 2006/07:TU9) att det i regel inte ankommer på riksdagen att bestämma över enskilda projekt. Det ligger en del i utskottets ställningstagande, men att möjliggöra för sjöfart att ta sig in i ett så stort område som Mälaren kan inte anses vara knutet till ett enskilt projekt. Vi vidhåller därför vårt krav.

6 Gotland

6.1 Bakgrund

Trafikförsörjningen till och från Gotland har varit omdiskuterad i många år. Färjetrafiken till och från Gotland är nödvändig för att ön ska ha en god transportförsörjning, vilket i sin tur är viktigt för Gotlands invånare och näringsliv.

I början av 1970-talet reglerades färjetrafiken till och från Gotland. Motivet var att skapa garantier för en tillfredsställande åretruntrafik. Rätten att få bedriva färjetrafik reglerades och staten gav ersättning till ett rederi för att det skulle finnas tillräckligt med trafik mellan Gotland och fastlandet. Det statliga

Fel! Okänt namn på

engagemanget i Gotlandstrafiken syftar till att åstadkomma en färjetrafik som är stabil över tiden, bedrivs med ett rimligt utbud och som sker med fartyg som har tillfredsställande komfort och kapacitet.

Bra och säkra person- och godstransporter till fastlandet med rimliga priser är av största vikt för gotlänningarna och de gotländska företagen. Det är en av förutsättningarna för en positiv utveckling av Gotland. Tidtabellen måste vara långsiktigt förutsägbar. Plötsliga förändringar av tidtabellen är samma sak som att vägarna till och från Stockholm stängs av under en viss tid. Men det handlar inte enbart om gotlänningarnas behov utan lika mycket om behoven hos dem som planerar konferenser, turistresor eller högskolans utveckling. För dessa aktiviteter krävs ofta lång framförhållning.

6.2 Överför ansvaret till Vägverket

Upphandling som resulterar i nya avtal och nya operatörer innebär ingen trygg förutsättning för trafiken. I september 2005 ställdes frågan på sin spets när Rikstrafiken aviserade indragna turer och höjda priser för att klara avtalet med Destination Gotland AB. Det löstes genom att extra medel tillfördes Rikstrafiken. Vänsterpartiet anser emellertid att den enda riktiga och långsiktigt hållbara lösningen på Gotlandstrafiken är att sjötrafiken till och från Gotland betraktas som ett statligt ansvar och att sjövägen får samma status som vilken riksväg som helst. Gotland kan inte leva och utvecklas positivt om man inte kan lita på att trafiken till och från ön har en långsiktig regelbundenhet. Det statliga ansvaret bör därför ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar.

Vi föreslog ovanstående i motion 2006/07:T330 varpå trafikutskottet (betänkande 2006/07:TU4) svarade att ”Några ändringar av rådande ordning, där trafiken upphandlas av Rikstrafiken är enligt utskottets mening inte motiverad i dagsläget”. Utskottet bemötte således inte förslaget i sak. Regeringen bör skyndsamt återkomma till riksdagen med ett förslag om hur staten kan överta ansvaret för Gotlandstrafiken genom att den flyttas över till Vägverket. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6.3 Inför ett vägpris till Gotland!

Utgångspunkten bör vara att gotlänningarna ska kunna åka till Stockholm och åter på samma dag. Det innebär att målet måste vara dagliga avgångar året runt och att det finns tillgång till snabba färjor med högt ställda miljökrav som inom rimlig tid kan ta resenärer till fastlandet. Med tanke på den stora påfrestning Östersjön redan utsätts för är det viktigt att sjötrafiken till och från Gotland använder teknik som i möjligaste mån reducerar utsläpp till vatten och luft. Detta ska vara en utgångspunkt när man väger hastigheten på båtarna i förhållande till deras miljöpåverkan. Detta är betydelsefullt oberoende av om det är Rikstrafiken som upphandlar trafik eller om det är staten som bedriver verksamheten.

Kostnaderna för person- och godstrafik borde jämföras med kostnader för motsvarande sträcka på fastlandet enligt det synsätt som redovisas av organisationen Vägpris.nu. Den föreslår att en resa till Gotland ska motsvaras av de rörliga kostnaderna för att framföra en personbil. Låt oss anta att den rörliga kostnaden för att framföra en personbil är ca 18 kr/mil i 2007 års penningvärde. Utifrån dagens antal passagerare kan man komma fram till att en kostnad för en enkel resa (baserad på 18:-/mil + de antal passagerare som färdas idag till Gotland + ett snittavstånd) till Gotland då skulle hamna på ca 252:-/enkel resa per bil.

Det finns en rad öar i Sverige som har fasta förbindelser eller vägfärjor och där staten idag finansierar underhåll och drift för överfart till dessa öar. Vår grundprincip är att det inte ska vara av någon avgörande betydelse att Gotland befinner sig längre bort från fastlandet än andra svenska öar. Vi gav därför i april 2006 riksdagens utredningstjänst ett uppdrag att räkna på vad ett förslag till vägpris skulle betyda samhällsekonomiskt och statsfinansiellt. Resultatet från riksdagens utredningstjänst visar att statens nettokostnader skulle bli ca 220 miljoner kronor om man inför ett system som påminner om Vägpris.nu:s förslag. Vi vill att regeringen utreder och till riksdagen lämnar förslag till en konkret utformning och finansiering utifrån principen om ett vägpris till Gotland. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I motion 2006/07:T330 framförde vi ett liknade krav om vägpris till Gotland. Trafikutskottet (betänkande 2006/07:TU4) bemötte inte med ett ord själva förslaget, vilket gör att vi nu alltså upprepar vårt krav.

För att möjliggöra att ett sådant förslag kan införas redan 2008, avsätter vi i motion 2007/08:T529 med anledning av proposition 2007/2008:1 utgiftsområde 22, en summa av 220 miljoner kronor till Gotlandstrafiken fr.o.m. år 2009.

7 Fritidsbåtar

Båtlivet har förändrats under senare år. Allt fler båtar blir snabbare och har större motorstyrka. Vi anser att det är särskilt angeläget att få till stånd en större säkerhet på sjön när det gäller de snabbgående båtarna. Det är mot bakgrund av detta vi vill införa ett förarbevis för vissa större och snabbgående fritidsbåtar samt inrätta ett båtregister.

Vänsterpartiet anser att fritidsbåtar, precis som vägtrafikfordon, bör betala för den kostnad som de medför vad gäller sjöräddning, haverier, miljöpåverkan osv. Båtar har dock ingen fordonsskatt såsom personbilar har, trots att det är belagt med kostnader att upprätthålla infrastruktur och sjösäkerhet. Vi anser därför att det ska införas en båtskatt för fritidsbåtar.

En sådan skatt kan finansiera dels fritidsbåtarnas andel av infrastrukturkostnaderna, dels en sänkning av alkylatbensin. För tillfället arbetar en intern utredning inom Näringsdepartementet med att se över hur man kan införa båtkörkort och upprätta ett båtregister. En förutsättning för en båtskatt är att det finns ett båtregister. En proposition angående körkort och register kan

Fel! Okänt namn på

vara klar senast i september 2008, vilket betyder att en båtskatt tidigast kan införas fr.o.m. januari 2009. Regeringen bör därför ta fram ett lagförslag till båtskatt som kan gälla från och med den 1 januari 2009. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

7.1 Handelssjöfarten betalar för fritidsbåtar

Idag är det handelssjöfarten som helt betalar och står för kostnader för infrastrukturen inom sjöfarten. Fritidsbåtar betalar ingenting för underhåll av farleder eller sjösäkerhetsanordningar. Utifrån underlag från Sjöfartsverket kan fritidsbåtarnas andel av sjöfartens kostnader uppskattas till 218 miljoner kronor. Summan är uppdelad på

- ? drift och underhåll farleder (18 mnkr)
- ? drift och underhåll sjösäkerhetsanordningar (13 mnkr)
- ? underhåll av kanaler som ej nyttjas av handelssjöfarten (10 mnkr)
- ? sjöräddningskostnader (177 mnkr).

En båtskatt på fritidsbåtar skulle kunna finansiera de kostnader som idag betalas av handelssjöfarten. Vilka båtar som skulle bli föremål för beskattning måste utredas närmare, men en grov uppskattning om antal och kostnader kan ändå göras. I nedanstående tabell framgår hur fördelningen av båttyper såg ut 2004. Tabellen är hämtad från SCB:s båtlivsundersökning från 2004. Det är inte rimligt att mindre båttyper berörs av båtskatten eftersom deras påverkan är så marginell. Det är kategorierna 4–8 här nedan som kan anses vara aktuella för beskattning.

Summerar man kategorierna 4–8 (se tabell) blir det 370 000 båtar som ska finansiera 218 miljoner kronor, vilket betyder en genomsnittlig summa på 582 kr per båt och år. Det är dock rimligt att på något sätt differentiera avgiften beroende på storlek och motorstyrka, men den avgränsningen får bli föremål för mer noggrann utredning. Ett tänkt intervall kan vara mellan 200 och 1 000 kr.

Båttyp	Antal	Andel
1. Kanadensare/kajak	41 000	5,7 %
2. Jolle, eka, roddbåt utan motor	146 000	20,3 %
3. Öppen båt med motor under 10 hk	161 000	22,4 %
4. Motorbåt med motor på minst 10 hk, ej övernattningsbar	200 000	27,9 %
5. Ruffad motorbåt avsedd för övernattning	83 000	11,6 %
6. Segelbåt eller segeljolle, ej övernattningsbar	23 000	3,2 %
7. Segelbåt med möjlighet till tillfällig övernattning	9 000	1,3 %
8. Ruffad segelbåt eller motorseglare avsedd för övernattning	55 000	7,7 %
Totalt	718 000	10 %

Källa: SCB, Båtlivsundersökningen, 2004.

Den ökade statliga intäkten på 218 miljoner kronor ska användas för att öka anslaget till Sjöfartsverket. Verket ska använda delar av intäkten till den del av sjöräddningen som berör fritidsbåtar men också till att sänka farledsavgifterna för handelssjöfarten motsvarande den summa som fritidsbåtarna anses stå för när det gäller drift och underhåll av farleder och sjösäkerhetsanordningar. I motion 2007/08:T529 föreslår vi att Sjöfartsverket tillförs 218 miljoner kronor fr.o.m. 2009.

7.2 Mer alkylatbensin

Ett ökat antal fritidsbåtar leder till en ökad belastning på havsmiljön. De flesta utombordsmotorer är av 2-taktstyp och står för en del av den toxiska belastningen på hav och sjöar. Alkylatbensin minskar utsläppen av polyaromatiska kolväten (PAH) med 80–90 % och kväveoxider med cirka 30–60 %. Enligt flera forskare kan PAH:er vara en grupp av organiska föroreningar som har stor påverkan på livet i haven. Avgaserna från utombordarna stannar till cirka hälften i vattnet, resten tillförs atmosfären. Beräkningar visar att av utsläpp av kolväten från båtar på svenskt område kan härledas med 2 000 ton till handelssjöfarten och 7 000 ton till fritidsbåtar. Det är alltså fritidsbåtarna som dominerar utsläppen.

En övergång till alkylatbensin minskar utsläppen av PAH, bensen, kväveoxider och andra ämnen till vatten och luft. Samtidigt minskar människans exponering av dessa ämnen. Åtgärden bedöms ha betydelse för att nå miljö kvalitetsmålen Hav i balans, Levande kust och skärgård samt Giftfri miljö.

Alkylatbensin används dock endast i liten utsträckning, vilket i princip beror på två orsaker. För det första finns alkylatbensin på pump endast lättillgängligt i vissa delar av landet, framför allt i Stockholms skärgård. I övriga landet är konsumenterna hänvisade till inköp av bränslet i dunkar till ett mycket högre pris. För det andra är efterfrågan mycket svag i de områden där den är lättillgänglig. De flesta båtägare känner inte till alkylatbensinens stora förtjänster.

Det är viktigt att påverka konsumenters attityd och Sjöfartsverket arbetar med en informationsstrategi för att åtgärda detta. Men vi ser att det även finns ett behov av att använda ekonomiska styrmedel för att öka användningen av alkylatbensin. Vi vill därför sänka skatten på alkylatbensin med 1 kr. Det skulle enligt riksdagens utredningstjänst betyda ett skattebortfall med 25 miljoner kronor. I motion 2007/08:Fi276 föreslår vi att skatten på alkylatbensin sänks med 1 kr fr.o.m. den 1 januari 2009.

Detta kan finansieras och skattväxlas genom att man lägger på ytterligare ett belopp på vår föreslagna båtskatt. Det skulle då bara beröra motorbåtar med en motor som överstiger 10 hk. Det finns enligt tabellen ovan ca 280 000 båtar i den kategorin, vilket betyder en genomsnittlig avgift på 83 kr för kategorierna 4 och 5.

Fel! Okänt namn på

Vårt förslag under 7.1–7.3 i sammanfattning:

- ? Fritidsbåtar i kategori 4–5 får en genomsnittlig båtskatt på 665 kr (582 + 83) per år och båt.
- ? Fritidsbåtar i kategori 6–8 får en genomsnittlig båtskatt på 582 kr per år och båt.
- ? Den genomsnittliga båtskatten differentieras så att större och motorstarka båtar får en högre nivå, medan mindre och motorsvaga båtar ges en lägre båtskatt. Ett tänkbart intervall för båtskatten kan ligga mellan 200 och 1 000 kr.
- ? Statens intäkter från den nya båtskatten uppgår till 243 miljoner kronor (218 + 25).
- ? Sjöfartsverket ges ett ökat anslag på 218 miljoner kronor, som används dels till fritidsbåtarnas andel av sjöräddningen, dels till sänkta farledsavgifter för handelssjöfarten.
- ? Alkylatbensinen sänks med 1 kr litern, vilket motsvarar en minskad intäkt för statskassan med 25 miljoner kronor.

7.3 Minska riskerna med båtbottnfärger

De flesta av dagens båtbottnfärger är konstruerade att giftiga ämnen sprids i havet. Utveckling av alternativ pågår. Trots förbud förekommer det fortfarande användning av produkter med sådana ämnen i Östersjön. För att minska de risker som vissa båtbottnfärger utgör för miljön bör ytterligare åtgärder vidtas. Sverige ska verka pådrivande inom EU för att begränsa användningen av de färger som innehåller skadliga antifoulingbiocider.

Informationssatsningar behöver göras för att främja en regelmässigt korrekt hantering av båtbottnfärger och främja övergång till mindre miljöpåverkande färger eller andra system för rengöring av båtbottnar. En skärpt kontroll av försäljningen av fysikaliskt verksamma färger och inspektionsprojekt gentemot företag som saluför fysikaliskt verkande beväxningsskydd för båtbottnar pågår. När detta är utvärderat ska en bedömning göras av vilka övriga åtgärder som kan vara aktuella. Åtgärderna genomförs under åren 2006–2009. Målet är att de långsiktiga riskerna med särskilt giftiga beväxningsskydd för båtbottnar minskar samt att spridningen av ämnen med hög risk för hälsa och miljö begränsas. Fritidsbåtägarna ska så snart som möjligt kunna övergå till väl fungerande produkter som har minimal inverkan på havsmiljön. Resursbehovet uppskattas till mellan 1 och 2 tjänster under en treårsperiod, något som ingår i Kemikalieinspektionens äskande till regeringen för perioden 2007–2009. Detta motsvarar 2 miljoner kronor per år, vilket Vänsterpartiet vill tillgodose i enlighet med förslaget i motion 2007/08:Fi276 med anledning av proposition 2007/08:1.

8 Bättre arbetsförhållanden på sjön

8.1 Social dumpning

Den svenska kusten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade fartyg som bedriver otillbörlig konkurrens mot svensk sjöfart. Ett fartyg med s.k. ”fiffelflagg” innebär ofta undermåligt tonnage, hög olycksstatistik och låg-kostnadsbesättningar med dåliga anställningsförhållanden. Fiffeltonnaget är ofta de största miljöbovarna med oljeutsläpp och dylikt.

Svensk sjöfart ska inte konkurrera genom social dumpning eller undermåligt tonnage. Istället ska Sverige satsa på kvalitet med moderna, miljöanpassade och effektiva fartyg samt välutbildade besättningar.

8.2 Kränkningar av integriteten

I samband med regeringens proposition 2003/04:106 lämnade vi ett antal förslag till ändringar i lagen om sjöfartsskydd. Reglerna om sjöfartsskydd syftar till att skydda sjöfartssektorn mot grova våldsbrott, bl.a. terrorism. Reglerna är en direkt följd av händelserna i USA den 11 september 2001 och innebär att rederier, fartyg och hamnanläggningar ska samarbeta i syfte att upptäcka och bedöma hot i form av brottsliga handlingar mot sjöfartssektorn.

Händelserna den 11 september har förändrat samhället markant. I paniken och hysterin som följde har åtgärder vidtagits och nya lagar och förordningar snabbt arbetats fram och dessa har fått oväntade och negativa följder för grupper av människor. De begränsar också den enskilda människan och gör vårt samhälle mer slutet och kontrollerande. Vänsterpartiet menar att en sådan utveckling måste hejdas. I jakten på terrorister, eller för att förebygga brott, får inte rättssäkerheten för den enskilda människan offras.

Vår kritik mot kroppsvisitering, undersökning av sjömännens rum/hem och inskränkningarna i rörelsefrihet kvarstår och det vi framförde i motionen med anledning av proposition 2003/04:106 är fortfarande aktuellt.

8.3 Intendenturpersonal

I regeringens proposition 2006/07:31 Lättnader i mönstringen av intendenturpersonal föreslogs att regeringen skulle kunna meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagens tillämpning för annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal samt telegrafister, dvs. för intendenturpersonal. De säkerhetsaspekter som mönstringen tillgodoser även för intendenturpersonal föreslogs i stället kunna tillförsäkras genom att regeringen får meddela föreskrifter om vad som ska gälla för den personal som undantas från lagens tillämpning.

Den viktigaste utgångspunkten för regeringens förslag till ändringar av mönstringsregler var kostnadsskäl. Ändringen riskerar att gå ut över säkerheten. Förvisso vill regeringen att intendenturpersonal även i fortsättningen ska

Fel! Okänt namn på

genomföra hälsoundersökning av syn och hörsel. Men vi är oroad för att detta inte är tillräckligt för att garantera en hög säkerhet ombord. Idag ingår alla, även intendenturpersonal, i ett fartygs säkerhetsorganisation. Genom mönstringen får man vetskap om var någonstans i säkerhetsorganisationen en person ska placeras för att skapa en så säker och bra organisation som möjligt.

Mönstringen kan alltså inte ersättas av en hälsoundersökning genom kontroll av syn och hörsel, utan mönstringen ska ses som ett viktigt verktyg för att garantera en hög säkerhet till sjöss. Genom att alla personalgrupper genomgår mönstring tydliggör man även sammanhållningen av de olika personalgrupperna och det skapas därmed inte något A- respektive B-lag på varje fartyg. Vi anser att mönstringsplikt för intendenturpersonal garanterar en hög sjösäkerhet och vår kritik mot regeringens ändring kvarstår därför.

9 En jämställd sjöfart

Det transportpolitiska delmålet för jämställdhet lyder:

Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Dessutom har regeringen tidigare i regleringsbrev till trafikverken lagt till en mening som lyder:

Målet är en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män inom respektive transportområde.

Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) menar i en utvärdering att bristen på kunskap och data fortfarande är stor, vilket gör det svårt att följa upp delmålet om jämställdhet. Tillexempel redovisar samtliga trafikverk resmönstren hos män respektive kvinnor, men inget av verken, inte heller Sjöfartsverket, har några analyser om de bakomliggande orsakerna till dessa resmönster. Det går därför inte att avgöra om kvinnors och mäns intressen tillgodoses i lika stor utsträckning.

Sjöfartsverket är dessutom det enda trafikverk som inte redogör för hur fördelningen av dem som medverkat i beslutande arbetsgrupper ser ut. Könrepresentationen i styrelser och ledning hos Sjöfartsverket är oförändrad, vilket är beklagligt. Sjöfartsverket bekräftar att transportsektorn fortfarande är en mansdominerad sektor.

Fel! Okänt namn på

Sika skriver:

På Sjöfartsverket respektive Luftfartsstyrelsen finns t.ex. endast en enda person som arbetar med jämställdhetsfrågor, och då utgör jämställdhetsfrågor endast ett av flera arbetsområden som dessa personer arbetar med ... Troligen återspeglar resurstilldelningen inte det relativa behovet mellan de olika delmålen, utan är snarare ett resultat av att det på beslutande nivå inte tillmätts så stor betydelse. Denna inställning försvårar naturligtvis jämställdhetsarbetet både på det egna verket och i respektive sektor.

Vi påpekade ovanstående i motion 2006/07:T304 och föreslog att regeringen i regleringsbrev skulle tydliggöra för Sjöfartsverket att jämställdhetsmålet ska ha lika stor prioritet som övriga transportpolitiska delmål. Trafikutskottet (betänkande 2006/07:TU1) svarade:

Med anledning av de motionsförslag som väckts bl.a. om målen inom transportpolitiken vill utskottet hänvisa till det förutskickade transportpolitiska utvecklingsarbetet. Utskottet utgår ifrån att regeringen noga prövar olika framtidsfrågor vid översynen av de transportpolitiska målen. I avvaktn på resultatet av detta arbete bör de nu aktuella motionerna inte föranleda riksdagen någon åtgärd.

Utskottet vill alltså vänta in regeringens översyn av de transportpolitiska målen. Det är i sig kanske inte är oroande, men det är ändå svårt att förstå varför Sjöfartsverket inte ska beakta ett av sex transportpolitiska delmål. Möjligen skulle det vara förståeligt om det är så att regeringen avser att ta bort jämställdhetsmålet inom trafiksektorn. Men om utskottsmajoriteten anser att jämställdhetsfrågorna inom trafiksektorn är viktiga, finns ingen som helst anledning att vänta in översynen. För oberoende översyn avser väl ändå regeringen ha kvar krav om jämställdhet inom sektorn? Vi vill därför vidhålla vårt krav. Regeringen bör i regleringsbrev till Sjöfartsverket kraftigt tydliggöra vikten av att jämställdhetsmålet ska ha lika stor prioritet som övriga transportpolitiska delmål. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 20 september 2007

Peter Pedersen (v)

Ulla Andersson (v)

Wivi-Anne Johansson (v)

Kent Persson (v)

Marie Engström (v)

Jacob Johnson (v)