



## Sjöfart

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar trafikutskottet frågor om sjöfart i 43 yrkanden i sammanlagt 28 motioner om sjöfart från den allmänna motionstiden 2010. Motionsförslagen rör bl.a. sjöfartens utveckling, säkerhets- och miljörelaterade sjöfartsfrågor samt fritidsbåtsverksamheten.

Utskottet konstaterar att ett omfattande utrednings- och utvecklingsarbete inleddes förra året och alljämt pågår för att stärka svensk kvalitetssjöfart och konkurrenskraften för den svenska sjöfartsnäringen. Ett betydelsefullt arbete drivs också såväl nationellt som internationellt för att utveckla en mer miljöanpassad och säker sjöfart. Med hänvisning till bl.a. detta avstyrks samtliga motionsförslag, där dock syftet med flera förslag förutsätts komma att bli i huvudsak tillgodosedda.

I betänkandet finns sex reservationer (S, MP, V).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning .....	6
Bakgrund .....	6
Utskottets överväganden .....	15
Utveckling av sjöfarten .....	15
Sjöfartens infrastruktur .....	25
Isbrytarverksamheten .....	26
Behörigheter, fartområden m.m. ....	29
Allmänt om sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor .....	36
Utsläpp av svavel- och kväveoxider .....	38
Utsläpp av olja .....	43
Utsläpp av barlastvatten .....	44
Sjöfart i Östersjöområdet .....	46
Register för fritidsbåtar .....	48
Krav på flytväst .....	50
Reservationer .....	53
1. Utveckling av sjöfarten, punkt 1 (S) .....	53
2. Utveckling av sjöfarten, punkt 1 (MP, V) .....	54
3. Isbrytarverksamheten, punkt 3 (S) .....	56
4. Allmänt om sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor, punkt 5 (V) .....	57
5. Utsläpp av svavel- och kväveoxider, punkt 6 (S, V) .....	58
6. Register för fritidsbåtar, punkt 10 (S, MP, V) .....	60
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	62
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010 .....	62
 <i>Tabell</i>	
Antalet omkomna eller saknade inom fritidsbåtlivet 2002 – 2010 .....	52
 <i>Diagram</i>	
Införandet av svavelgränser inom sjöfarten i SECA respektive globalt .....	40

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Utveckling av sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

- 2010/11:T229 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkandena 1–3,  
 2010/11:T283 av Krister Örnfjäder (S),  
 2010/11:T329 av Peter Johnsson m.fl. (S),  
 2010/11:T332 av Jörgen Hellman m.fl. (S) yrkandena 2 och 3,  
 2010/11:T395 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S),  
 2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkandena 1, 7, 11 och 12,  
 2010/11:T437 av Peter Johnsson m.fl. (S),  
 2010/11:T439 av Carina Ohlsson m.fl. (S),  
 2010/11:T492 av Mikael Cederbratt (M),  
 2010/11:T513 av Lars Elinderson m.fl. (M, FP, C, KD) och  
 2010/11:MJ446 av Tina Ehn m.fl. (MP) yrkande 2.

*Reservation 1 (S)*

*Reservation 2 (MP, V)*

## 2. Sjöfartens infrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

- 2010/11:T368 av Otto von Arnold (KD),  
 2010/11:T407 av Billy Gustafsson m.fl. (S) och  
 2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkandena 2, 6 och 9.

## 3. Isbrytarverksamheten

Riksdagen avslår motionerna

- 2010/11:T397 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli  
 (båda S) i denna del och  
 2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkande 13.

*Reservation 3 (S)*

## 4. Behörigheter, fartområden m.m.

Riksdagen avslår motionerna

- 2010/11:T221 av Lars Hjalmered och Lars-Arne Staxäng (båda M),  
 2010/11:T228 av Annelie Enochson (KD),  
 2010/11:T244 av Gunnar Andréén (FP),  
 2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkande 3 och  
 2010/11:T425 av Margareta B Kjellin (M).

## 5. Allmänt om sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

- 2010/11:MJ294 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7 och  
 2010/11:MJ421 av Tuve Skånberg (KD) yrkande 3.

*Reservation 4 (V)*

**6. Utsläpp av svavel- och kväveoxider**

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T284 av Krister Örnfjäder (S),

2010/11:T296 av Anders Hansson (M),

2010/11:T397 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S) i denna del och

2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkandena 8 och 10.

*Reservation 5 (S, V)*

**7. Utsläpp av olja**

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T369 av Tuve Skånberg (KD) och

2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkande 4.

**8. Utsläpp av barlastvatten**

Riksdagen avslår motion

2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkande 5.

**9. Sjöfart i Östersjöområdet**

Riksdagen avslår motion

2010/11:T294 av Gustaf Hoffstedt (M).

**10. Register för fritidsbåtar**

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T313 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S),

2010/11:T496 av Ann-Christin Ahlberg (S) yrkande 1 och

2010/11:T501 av Hillevi Larsson (S).

*Reservation 6 (S, MP, V)*

**11. Krav på flytväst**

Riksdagen avslår motion

2010/11:T311 av Christina Oskarsson (S).

Stockholm den 3 mars 2011

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Pia Nilsson (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Désirée Liljevall (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V) och Lotta Finstorp (M).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas 43 yrkanden i sammanlagt 28 motioner om sjöfart från den allmänna motionstiden 2010.

Motionsförslagen rör bl.a. sjöfartens utveckling, säkerhets- och miljörelaterade sjöfartsfrågor samt frågor om fritidsbåtsverksamheten.

Utskottet avser att i ett senare betänkande behandla den av regeringen aviserade propositionen Tredje sjösäkerhetspaketet – del 2. Regeringen har också anmält sin avsikt att under 2011 lägga fram en proposition om lotsning.

Upplysningar och synpunkter i ärendet har inför utskottet lämnats av generaldirektör Ann-Catrine Zetterdahl, Sjöfartsverket.

## Bakgrund

### Transportpolitiska mål och ett näringspolitiskt mål för sjöfarten

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

Specifikt för sjöfarten antog riksdagen 1996 ett näringspolitiskt inriktat mål (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:1159). Enligt riksdagens beslut ska målet vara att

- på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen
- svenska handelsflottan tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor.

Även efter detta beslut har regeringen och riksdagen vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om en svensk sjöfartsnäring och att näringen måste ges likvärdiga konkurrensvillkor som i de närmaste konkurrensländerna. Ett exempel är propositionen En sammanhållen svensk havspolitik (prop. 2008/09:170), där regeringen framhöll det angelägna i att det finns en betydande svensk sjöfartsnäring som kan bidra till att skapa nya arbetstillfällen och som underlättar svenska företags exportmöjligheter.

## **Sjöfartens omfattning**

Omkring 90 % av de gränsöverskridande internationella godstransporterna utförs med fartyg. Även EU:s motsvarande andel av import och export är omkring 90 %, medan handeln mellan medlemsländerna till 40 % sker till sjöss.

Sveriges kust är ca 270 mil lång och utgör därmed en av de längsta kuststräckorna i EU. Vidare är Sverige ett av EU:s mest sjöfartsberoende länder med omkring 90 % av utrikeshandeln som går sjövägen. Utöver detta reste uppemot 28 miljoner personer till och från Sverige med färja 2009; för flyget var motsvarande siffra drygt 19 miljoner personer.

## **Nationella myndigheter**

### **Sjöfartsverket**

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

Sjöfartsverkets huvuduppgifter är bl.a. att

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

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

### **Trafikverket**

Trafikverket inrättades den 1 april 2010. Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska myndigheten med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv bl.a. ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Vidare ska verket verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Sedan den 1 januari 2011 ska Trafikverket – genom ett särskilt organ inom verket – pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart (s.k. sjöfartsstöd); samma datum upphörde Rederinämnden, den tidigare ansvariga myndigheten. Verket ska också följa den svenska sjöfartens internationella

konkurrenssituation och genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart. Trafikverket ska särskilt samverka med Sjöfartsverket vid framtagande och genomförande av den nationella planen för transportinfrastruktur och i arbete med ansökningar om TEN-T-bidrag.

### **Transportstyrelsen**

Enligt förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen har styrelsen till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen svarar för vilka krav som ska ställas på sjöfartens infrastruktur.

Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen nås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

Transportstyrelsens tillsyn ska, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över bl.a. den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet.

### **Kustbevakningen**

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

### **Myndigheten för havs- och vattenmiljöfrågor**

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

### **Internationellt samarbete**

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

### **FN**

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



cipen om rätten till s.k. oskadlig genomfart i internationella sund. Detta innebär att genomfarten är tillåten så länge den inte äventyrar kuststatens fred, ordning och säkerhet, t.ex. genom fiske eller förorening.

FN har ingen operativ uppgift vid tillämpningen av konventionen, men vissa organisationer, t.ex. IMO, spelar en viktig roll.

## IMO

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

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

- Sjösäkerhetskonventionen, *Solas* (International Convention for the Safety of Life at Sea), är det grundläggande internationella regelverket för sjösäkerhetsarbetet. Solas har sedermera kompletterats med den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden).
- Den internationella konventionen för förhindrande av förorening från fartyg, *Marpol* (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, jämte ett senare antaget protokoll), är den huvudsakliga internationella konventionen om utsläpp som är avsiktliga eller en följd av en olycka eller av fartygsdriften. 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.

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

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

Sverige har under IMO:s möte i dess generalförsamling i november 2009 återinvalts som medlem av IMO:s råd. Rådet är IMO:s verkställande organ och består av 40 medlemsländer. Mandatperioden är två år.

## ILO

ILO (International Labour Organization) är FN:s fackorgan för utarbetande av normer för arbetslivet, oftast i form av konventioner. Genom sin anslutning till Nationernas förbund 1920 inträdde Sverige som medlem även i ILO. Nästan samtliga konventioner på sjöfartens område har reviderats och förts samman i en konvention, *2006 års sjöarbetskonvention* (Maritime Labour Convention, MLC). Ett syfte med konventionen är att uppnå både goda arbetsförhållanden för sjöfolk och säkra ekonomiska intressen inom ramen för sund konkurrens för kvalitetssjöfart. Bestämmelserna rör bl.a. minimikrav för att sjömän ska få arbeta på fartyg, anställningsförhållanden, bostad, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad samt hälsovård, sjukvård och välfärd. Stora delar av konventionen motsvaras i Sverige redan i dag av bestämmelser i lagar, förordningar och föreskrifter samt kollektivavtal. En proposition om ratifikation av konventionen har aviserats till våren 2011.

## EU

### *EU:s sjöfartspolitik*

#### *Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018*

Kommissionen lade i januari 2009 fram meddelandet *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
- den anpassning som krävs av hela sjötransportsystemet till utmaningarna för hela sjötransportsystemet under 2000-talet.

I meddelandet presenteras en rad förslag till hur dessa mål ska kunna nås.

Vid råds mötet (transportministrarna) den 30 mars 2009 antogs gemensamma strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018. I slutsatserna betonade rådet bl.a. vikten av att Europa behåller

och utvecklar sitt sjöfartskunnande med adekvata personella och tekniska resurser och att rätt förutsättningar skapas för den europeiska sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft på världsmarknaderna.

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

Kommissionen presenterade i januari 2009 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 EU:s medlemsstater. Det yttersta syftet är att öka sjöfartens attraktivitet, effektivitet och konkurrenskraft samt att förbättra miljöskyddet. Förslaget går ut på att utvidga EU:s inre marknad till att omfatta även sjötransporter, bl.a. genom att avveckla eller förenkla de administrativa förfarandena för sådana transporter.

Kommissionen aviserar att den i sin nästa rapport om närjsjöfarten, planerad till 2012, kommer att inkludera en rapport om hur åtgärderna har genomförts.

#### *EU:s arbete med sjöfartens säkerhets- och miljöfrågor*

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

#### *Emsa*

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

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

Europeiska kommissionen har hösten 2010 presenterat ett förslag till ändrad förordning för Emsa. Förslaget går ut på dels ett klargörande av Emsas nuvarande uppgifter, dels en utökning av uppgifterna till områden där det pågår en utveckling internationellt eller på EU-nivå (KOM(2010) 611).

### *Det tredje sjösäkerhetspaketet*

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

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

Riksdagen biföll hösten 2010 regeringens förslag Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 1 (prop. 2009/10:231, bet. 2010/11:TU4, rskr. 2010/11:34). En proposition om genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet – del 2 är aviserad till våren 2011.

### *EU:s integrerade havspolitik*

Frågan om en integrerad havspolitik inom EU har behandlats i flera steg. Kommissionens grönbok om en framtida havspolitik för EU (KOM(2006) 275) behandlades av riksdagen våren 2007 i ett utlåtande (utl. 2006/07: TU14). Utgångspunkten är att alla frågor som rör Europas hav hänger samman och att havsrelaterad politik inom olika områden måste samordnas för att man ska kunna nå önskade resultat.

Senare samma år lade kommissionen fram ett meddelande med förslag till en handlingsplan för en havspolitik för EU (KOM(2007) 574) och meddelandet En integrerad havspolitik för Europeiska unionen (KOM(2007) 575). Handlingsplanen innehåller bl.a. följande åtgärder:

- ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder (se i det föregående)

- en europeisk strategi för havsforskning
- nationella integrerade havsstrategier som ska utvecklas av medlemsländerna
- ett europeiskt nätverk för övervakning av havet
- en minskning av koldioxidutsläpp och föroreningar från sjöfarten
- en översyn över EU:s undantag från arbetsrätten för sjöfarts- och fiske-sektorerna.

Hösten 2010 lade kommissionen fram ett förslag till förordning om att inrätta ett program för att stödja den fortsatta utvecklingen av en integrerad havspolitik, som ska innefatta även ett finansiellt instrument (KOM (2010)494).

### *EU:s Östersjöstrategi*

Kommissionen presenterade våren 2009 ett meddelande om EU:s strategi för Östersjöregionen (KOM(2009) 248). I meddelandet identifieras övergripande utmaningar, berörda politikområden och arbetssätt för EU-staterna kring Östersjön. Till meddelandet har fogats en handlingsplan indelad i 15 prioriteringsområden med ett åttiotal åtgärder för att möta dessa utmaningar. Åtgärderna berör bl.a. den inre marknaden och brottsbekämpning men också miljörelaterade frågor och sjösäkerhet.

Strategin antogs vid Europeiska rådets möte den 29 oktober 2009, dvs. Sveriges ordförandeskap. Vid rådets (miljöministrarna) möte den 22 december 2009 antogs rådsslutsatser om genomförandet av Östersjöstrategin och en uppmaning till kommissionen att skyndsamt utse Östersjön till pilotprojekt.

Inom ramen för EU-arbetet pågår projekt för samverkan mellan lokala, regionala och nationella myndigheter samt universitet i kustregionerna i Östersjöområdet. Baltic Master II är utsett att vara ett s.k. flaggskeppsprojekt i EU:s Östersjöstrategi och löper under tre år med start i januari 2009. Målen är att förbättra kapaciteten när det gäller att ta hand om oljeutsläpp till Östersjön och att förbättra de förebyggande åtgärderna när det gäller förorening från fartyg.

### **Helcom**

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

Ordförandeskapet i Helcom roterar mellan de fördragsslutande parterna vartannat år. Sverige är ordförande under perioden den 1 juli 2010–30 juni 2012.

I november 2007 antog Helcom vid ett ministermöte en handlingsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan, BSAP). Syftet är att åstadkomma en drastisk minskning av föroreningarna och återupprätta Östersjöns ekologiska balans till 2021. Bland de fyra områden som omfattas av planen finns ett som rör sjöfartens miljöpåverkan. Sjöfartsverket har aktivt deltagit i planerandet av den svenska delen i genomförandet av BSAP. Vid ett ministermöte i maj 2010 redovisades en uppföljning av genomförandet av BSAP och antogs en deklARATION (MoskvadeklARATIONEN).

### **Nordsjökonferensen**

Nordsjökonferensen är ett politiskt samarbete mellan stater kring Nordsjön och syftar till att skydda och förbättra Nordsjöns miljö. På sjöfartsområdet har främjande av miljövänlig sjöfart samt motverkande av luftföroreningar och marint skräp diskuterats. Begreppet Clean Ship har lyfts fram som ett övergripande tema inom Nordsjökonferensen. Det innebär att man ska beakta och försöka minimera all negativ miljöpåverkan som ett fartyg kan medföra under hela sin livscykel.

Sedan ministerkonferensen i Göteborg 2006 pågår inte längre något mellanstatligt samarbete i detta forum, men staterna fullföljer de åtaganden som gjorts inom konferensen.

### **Ospar**

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

# Utskottets överväganden

## Utveckling av sjöfarten

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet hänvisar till det omfattande arbete som inletts och pågår inom såväl EU som Sverige för att sjöfarten ska utvecklas och stärka sin konkurrenskraft på en internationell marknad och i förhållande till övriga transportslag.

Jämför reservationerna 1 (S) och 2 (MP, V).

### Motionerna

En satsning på inre vattenvägar och kustnära sjöfart bör göras enligt vad som sägs i motion 2010/11:T283 av *Krister Örmfjäder (S)*. Han anför att det har varit svårt att etablera kustnära sjöfart i modern tid, detta trots att Sverige har EU:s längsta kustremsa. En satsning i enlighet med motionsförslaget skulle innebära att fartygstransporter – som ett led i logistikkedjan – skulle kunna komplettera andra trafikslag på ett bättre sätt.

I motion 2010/11:T329 av *Peter Johnsson m.fl. (S)* anföras att det finns ett behov av bättre förutsättningar för Vänersjöfarten; denna har stor betydelse såväl miljöpolitiskt som regionalpolitiskt. Den s.k. Väneröverenskommelsen utgör en god grund för fortsatt utveckling av Vänersjöfarten. Staten och andra intressenter måste nu gå vidare med att utveckla Vänersjöfarten och hamnarna vid Göta älv för att öka godsvolymerna, inte minst för miljöns skull, är budskapet i motionen.

I motion 2010/11:T332 av *Jörgen Hellman m.fl. (S)* begär man en utvecklingsstrategi för Vänersjöfarten. Motionärerna framhåller att sjöfart på Vänern är ett miljövänligt sätt att transportera varor och den är också samhällsekonomiskt lönsam då den minskar slitaget på vägar och därmed minskar behovet av nyinvesteringar (*yrkande 2*).

Dessutom anföras att Dalslands kanals betydelse som infrastrukturell förutsättning för besöksnäringen och friluftslivet är välkänd och oomtvistad. Motionärerna påminner om att kanalen under ett antal år fått bidrag från EU-medel för såväl underhåll som upprustning. Motionärerna vill uppmärksamma att de framtida möjligheterna till ekonomiskt stöd till Dalslands kanal är osäkra (*yrkande 3*).

Bättre förutsättningar för Vänersjöfarten efterlyses i motion 2010/11:T395 av *Jonas Gunnarsson m.fl. (S)*. Motionärerna föreslår att regeringen skyndsamt analyserar framtidsutsikterna och presenterar åtgärder som är nödvändiga för en optimal användning av Vänern på längre sikt, samtidigt som

miljömässiga och ekonomiska skador runt Vänern minimeras. Vidare bör regeringen skyndsamt lämna besked om framtiden för slussarna i Trollhättan. I sammanhanget föreslås även att ett tonnagebaserat skattesystem för sjöfarten införs.

Enligt vad som sägs i motion *2010/11:T437 av Peter Johnsson m.fl. (S)* har Vänersjöfarten stor miljöpolitisk betydelse och har i dag outnyttjad potential men den är viktig även från regionalpolitisk synpunkt. Vänersjöfartens totala godsvolym har dock långsamt sjunkit sedan mitten av 1980-talet samtidigt som de totala godsvolymerna till och från Vänerområdet ökat, påpekar motionärerna. Visserligen har en del förbättringar gjorts i kanalen och slussarna i Trollhättan, men flera åtgärder återstår för att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten. Samtidigt är det viktigt att fraktfartyg kan ta sig fram i Göteborgsdelen av Göta älv, vilket innebär att det är uteslutet med fasta låga broar som skulle hindra person- och godstrafik i Göteborg. Motionärerna anser att regeringen snarast bör lämna besked om vilka åtgärder som kommer genomföras för att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten.

Värna Vänern! uppmanar man i motion *2010/11:T439 av Carina Ohlsson m.fl. (S)*. Det dubbla samhällsintresset av en hög vattennivå i Vänern, nämligen för att tillvarata vattenkraften och gynna sjöfarten, betonas i motionen samtidigt som motionärerna påminner om befarade effekter på vattennivån till följd av de pågående klimatförändringarna. Mot denna bakgrund kräver de att förutsättningarna för att vidta åtgärder för att förbättra Vänersjöfartens villkor bör studeras i infrastrukturplaneringen. De lämnar samtidigt förslag på vad regeringen skyndsamt bör göra med avseende på sjöfarten i Vänern.

I motion *2010/11: MJ446 av Tina Ehn m.fl. (MP)* begär man att regeringen ska ta initiativ för att EU-kommissionen och medlemsstaterna ska utveckla en handlingsplan som gör det möjligt att vidta åtgärder gentemot flaggstaterna som säljer bekvämlighetsflaggor.

Vänersjöfarten bör klassas som inlandsvattenväg enligt EU:s regler för inre vattenvägar m.m., anser upphovspersonerna till motion *2010/11:T513 av Lars Elinderson m.fl. (M, FP, C, KD)*. Sjöfarten är en viktig resurs för näringslivet runt Vänern, framhåller de. Gods som transporteras på sjön medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regionerna runt Vänern och bidrar till en bättre miljö. Om den mängd gods som i dag fraktas på sjön i stället skulle fraktas på landsväg, skulle det innebära att lastbilstrafiken skulle behöva öka med 250–500 lastbilar per dygn. Inlandsjöfarten anses ha den lägsta samhällsekonomiska kostnaden. Detta tar sig uttryck bl.a. i att de fartyg som trafikerar Europas floder och kanaler inte betalar någon farledsavgift. Vänern, Mälaren, Trollhätte kanal och Göta älv borde ses som en del i detta europeiska transportsystem. Vidare bör Vänersjöfarten klassas som inlandsvattenväg, och inte som kustsjöfart;



detta skulle möjliggöra att EU-medel kan användas för investeringar. Det är också viktigt att Trollhätte kanal underhålls på ett sådant sätt att transportererna till och från Vänern underlättas.

I motion 2010/11:T229 av Anita Brodén m.fl. (FP) anför motionärerna att det bör vidtas åtgärder för möjliggöra överföring av godstrafik från väg till båt. Motionärerna motiverar förslaget med klimatförändringarna och därmed nödvändigheten av en radikal minskning av växthusgaserna. De påminner om att bästa sättet att transportera gods ur energisynpunkt är genom sjöfart; därefter kommer i tur och ordning järnväg, väg och flyg. Samtidigt sägs att möjligheterna att utveckla sjöfarten är stora och kan genomföras relativt snabbt – infrastrukturen finns redan och underhållsbehovet är minimalt jämfört med andra transportslag (*yrkande 1*).

Vidare bör åtgärder vidtas för att säkra och utveckla inre vattenvägar. Motionärerna hänvisar till en studie som gjorts på uppdrag av Västra Götalandsregionen och Vänerregionens näringslivsråd och som visar att det redan i dag finns företagsekonomiska förutsättningar för en containerälvpendel i slinga mellan Göteborg, hamnläge Vänersborg och Kristinehamn. De hävdar att en förutsättning är att befintliga slussystem underhålls och vid behov utvecklas (*yrkande 2*).

Ett tredje förslag är att inre vattenvägar, som Göta älv, Trollhätte kanal samt Vänern och Mälaren, införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar (*yrkande 3*).

I motion 2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) anføres att sjöfartsnäringen är av central betydelse för vår handel. Det är därför av största vikt att Sverige behåller sin handelsflotta och att den för svensk flagg. Mot denna bakgrund förespråkar motionären att ett internationellt register införs, men man bör då samtidigt se över om den s.k. nettomodellen ska upphöra för just handelsflottan (*yrkande 1*).

Vidare sägs att arbetet med s.k. sjömotorvägar bör ges högsta prioritet (*yrkande 7*).

Motionären efterlyser samtidigt ett handlingsprogram för att förbättra villkoren för kustsjöfarten och inlandssjöfarten. Det handlar främst om infrastrukturen, menar han och förordar att regeringen snarast tar fram ett handlingsprogram i detta syfte (*yrkande 11*).

I sammanhanget begär motionären också att de svenska sjöarna och farbara vattendragen ska inkluderas i EU:s definition av inre vattenvägar (*yrkande 12*).

I motion 2010/11:T492 av Mikael Cederbratt (M) berörs frågan om villkoren för sjötrafiken genom Göta älv och på Vänern. Motionären pekar särskilt på att slussarna i Göta älv kommer att vara uttjänta 2030. Han påminner också om att en tillämpning av EU-reglerna om inlandssjöfart även på Vänern och i Sverige i övrigt skulle främja verksamheten. Samtidigt varnar han för en jämförelse mellan Vänertrafiken och den europeiska

inlandssjöfarten i övrigt, bl.a. mot bakgrund av att hårt väder skapar förhållanden på Väneren som är problematiska för fartyg som inte är byggda för att färdas på öppet vatten.

## Kompletterande uppgifter

### *Stöd till sjöfarten m.m.*

Som har redovisats i det föregående fattade riksdagen i december 1996 ett sjöfartspolitiskt beslut (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1). Innebörden är att staten ska skapa långsiktighet och rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelssjöfarten. Målet för en näringspolitiskt inriktad sjöfartspolitik är att staten på olika sätt bör tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring. Vidare ska den svenska handelsflottan tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor.

Hösten 2001 beslutade riksdagen om införande av *sjöfartsstöd* (prop. 2000/01:127, bet. 2001/02:TU3). Syftet är att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders. Stödet består i den s.k. nettomodellen, som innebär att rederierna inte behöver betala inkomstskatt och sociala avgifter för de ombordanställda. I januari 2010 betalades stöd till 202 av de 236 svenskflaggade handelsfartygen. Utbetalat stödbelopp uppgick 2009 sammantaget till 1,9 miljarder kronor och omfattade 9 200 personer, vilket i sin tur innebar 210 000 kr per anställd.

Bestämmelser om stödet finns i förordningen (2001:770). Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift.

Sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partredierier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg under förutsättning att

- fartyget i sin näringsverksamhet utför transporter av gods eller passagerare
- fartyget inte är registrerat i något annat register än det svenska,
- fartyget huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten
- utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Sjöfartsverkets anvisningar
- det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

Den 1 januari 2011 överfördes ansvaret för stödet från Rederinämnden, som därmed upphörde, till Trafikverket.

Inom EU pågår en revidering av riktlinjerna för statsstöd på sjöfartsområdet.

Frågan om införande av en s.k. *tonnagebeskattning av fartyg* behandlades i betänkandet *Tonnageskatt* (SOU 2006:20). Liknande system finns i ett flertal av EU:s sjöfartsnationer. Syftet med en tonnageskatt är att stödja sjöfartsnäringen i EU:s medlemsländer och förmå rederierna att registrera

fartygen under nationell flagg. Systemet går ut på att inkomsten från ett fartyg bestäms schablonmässigt med utgångspunkt i fartygets nettodräktighet, dvs. fartygets intjäningsförmåga, i stället för de faktiska inkomsterna från fartyget.

Frågan om tonnageskatt hör till skatteutskottets beredningsområde.

### *Regeringens sjupunktsprogram för en konkurrenskraftig sjöfartsnäring*

Regeringen presenterade 2010 ett åtgärdsprogram för att stärka sjöfartsnäringen, det s.k. sjupunktsprogrammet:

1. Svenskt internationellt fartygsregister för bättre konkurrenskraft
2. Effektiviserad besiktning av fartyg
3. Satsning på närsjöfart
4. Mindre administration och färre regler
5. Skattelättnader för landansluten el
6. Ökad forskning
7. Bättre förutsättningar för rekrytering

En rad olika utredningar och analyser har genomförts eller pågår för att stärka svensk sjöfartsnäring.

### *Hamnstrategiutredningen*

Hamnstrategiutredningen presenterade sitt slutbetänkande Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58) i januari 2007. I betänkandet identifierades hamnar av särskild strategisk betydelse för det svenska godstransportsystemet, och förslag lades fram om de tio hamnar som skulle ges prioritet i förhållande till övriga när det gällde statligt finansierad infrastruktur. Vidare lämnades förslag på preciserat ansvar för farledshållning. Konsekvensförslaget för de strategiska hamnarna innefattade också ett sjöpaket och ett landpaket.

### *Lotsutredningen*

Lotsutredningen lämnade sitt delbetänkande, Lotsa rätt! (SOU 2007:106), i januari 2008. I detta föreslås bl.a. ett antal förändringar i regelverket för lotsning och åtgärder av betydelse för lotsningsverksamheten. I betänkandet berörs även frågan om Väneren och Mälaren, inklusive slussarna i Trollhättan och Södertälje.

### *Analys av det svenska maritima klustret*

I september 2009 uppdrog regeringen åt Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) att genomföra en analys av det svenska maritima klustret. I uppdraget avgränsas det maritima klustret till rederinäringen och till näringar med direkt koppling till den, som hamnar, leverantörer, utrustningstillverkare och skeppsmäklare. I uppdraget ingick att genomföra en beskrivning och analys av klustrets betydelse för sam-

hällsekonomin, regionalt och nationellt. Bland annat framförs önskemål om analyser som specifikt berör rederinäringen, exempelvis frågorna om handelstonnagets utveckling, flaggning och personal- och bemanningskostnader.

Rapporten *Sveriges sjöfartssektor – En viktig del i en svensk maritim strategi* redovisades den 31 mars 2010. Förutom en genomgång av det maritima klustrets utveckling och betydelse i olika avseenden innehåller rapporten en redogörelse för identifierade styrkor, svagheter, hot och möjligheter (s.k. SWOT-analys). I det avslutande kapitlet lyfts några faktorer fram som bör tas i beaktande vid en bedömning om Sverige behöver en svensk sjöfartssektor. Det handlar framför allt om möjligheterna att även i framtiden ha möjlighet att påverka den internationella debatten i prioriterade frågor som exempelvis miljö, energi och säkerhet. Andra faktorer handlar om sektorns ekonomiska betydelse, framför allt inom exportområdet, viken av kompetensöverföring mellan olika delar av sjöfartssektorn, ombord så väl som till land, samt frågan om försörjnings- och säkerhetsaspekter. Om regeringen bedömer att det är av betydelse att även i framtiden ha en svensk fartygsflotta och en svensk sjöfartssektor borde följande förslag kunna övervägas:

- Utveckla en maritim strategi
- Öka kunskapen hos beslutsfattare
- Stimulera förnyelse genom samverkan
- Se över sjöfartsavgifterna
- Skapa en starkare myndighetsstruktur
- Utveckla Svenska Skeppshypotekskassans verksamhet
- Öka de nationella FUD-investeringarna
- Minska effekterna av svaveldirektivet
- Säkra kompetensförsörjningen
- Tidigarelägg infrastrukturinvesteringar

#### *Utredning om sjöfartens konkurrensförutsättningar*

Regeringen bemyndigade den 14 januari 2010 statsrådet Åsa Torstensson att tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg. Som särskild utredare utsågs generaldirektören Jonas Bjelfvenstam. Uppdraget var att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. I uppdraget ingick också att, om det bedömdes lämpligt, lämna förslag till åtgärder, utanför skatteområdet, för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft samt att beakta möjligheten att införa ett svenskt internationellt fartygsregister.

Den 28 oktober 2010 presenterades betänkandet *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* (SOU 2010:73). Flera av punkterna i sjupunktsprogrammet tas upp i betänkandet. Fem konkreta förslag lämnas.

Utredaren konstaterar att *bemanningskostnaderna på svenskflaggade fartyg måste sänkas* snarast för att svensk sjöfart i internationell trafik ska vara konkurrenskraftig. Han slår samtidigt fast att det i första hand måste vara arbetsmarknadens parter som tillsammans tar ett ansvar för ett genomgripande omställningsarbete genom överenskommelser som bl.a. innebär att andelen arbetskraft från lågkostnadsländer kan öka på fartygen. Målet bör vara att arbetsmarknadens parter senast den 1 mars 2011 ska ha förhandlat fram nya centrala överenskommelser som sänker bemanningskostnaderna.

Vid sidan av parternas överenskommelser anser utredaren att staten bör fortsätta ta ett ansvar för svensk sjöfart genom att dagens *sjöfartsstöd* behålls. Motivet för detta är dels att upprätthålla sjöfartskompetens i Sverige, dels att Sveriges möjligheter att vara pådrivande i miljö- och sjösäkerhetsarbete inom det internationella arbetet underlättas.

Utredaren föreslår också att en *innovationsfond* inrättas och att ett samlat *program för forskning och innovationer inom sjöfarten* tas fram. Syftet med detta är att långsiktigt förbättra konkurrensvillkoren för svensk sjöfart. När det gäller reglerförenkling förordas att Transportstyrelsen överväger möjligheten att utse en *kontaktperson vid registrering av fartyg* som bistår rederiet under hela den administrativa processen.

Två ytterligare frågor berörs i utredningen. När det gäller frågan om att införa ett *svenskt internationellt fartygsregister* som ett sätt att sänka bemanningskostnaderna anser utredaren att ett sådant skulle kräva ändringar i arbetsrätten som dels strider mot internationella konventioner, dels kan leda till att fler branscher efterfrågar liknande regelförändringar. Vidare befarar han att ett sådant register skulle minska möjligheten att långsiktigt uppnå stabila förutsättningar för sjöfartspolitik.

Utredaren redovisar också sin bedömning av ett *införande av tonnage-skatt*, nämligen att ett sådant system skulle innebära att konkurrensförutsättningarna för svenskflaggade fartyg blir mer likvärdiga med dem som gäller i de flesta övriga europeiska sjöfartsnationer.

### *Besiktning av fartyg som för svensk flagg*

Regeringen gav den 21 december 2009 Transportstyrelsen i uppdrag att lägga fram förslag för effektivisering av och större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg. Av den delrapport som presenterades i juni 2010 framgår att flera delar av besiktningen av lastfartyg i internationell trafik kan delegeras. Däremot bör tillsynen inte delegeras när det gäller passagerarfartyg.

Slutrapporten av uppdraget, som lämnades till regeringen den 22 december 2010, innefattar ytterligare förslag. Ett är att delegera huvuddelen av den tillsyn och de certifikat som Transportstyrelsen ska utfärda enligt lagen (1980:424) om föreningar från fartyg och fartygssäkerhetslagen (2003:364). Undantas görs för ISM (International Safety Management

Code), fartcertifikatet och de delar av ritningsgranskningen som flaggstaten ansvarar över. Dessutom föreslås att lagen om sjöfartsskydd ändras för att möjliggöra en delegering av tillsynen när det gäller sjöfartsskyddet.

Däremot gör Transportstyrelsen bedömningen att det saknas nationella och för närvarande även internationella förutsättningar för en delegering av tillsynen av arbetsmiljön.

En delegering av tillsynen till erkända organisationer, s.k. klassificerings-sällskap, innebär att den direkta kontrollen av svenska fartyg som funnits fram tills i dag ersätts med en indirekt kontroll av det arbete som utförs av de erkända organisationerna. Detta skulle i sin tur kräva en ändring av Transportstyrelsens sätt att arbeta med tillsyn.

### *Analys och genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar*

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

Utredningsbetänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4) presenterades i februari 2011. Inledningsvis konstateras att den internationella regleringen av transporter på de europeiska inre vattenvägarna sker genom flera organ, nämligen FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE), ett antal flodkommissioner och EU. När det gäller EU:s direktiv har Sverige utnyttjat vissa möjligheter till undantag från direktivens tillämpning. En viktig skillnad i förhållande till de inre vattenvägarna på kontinenten är att Sveriges inre vattenvägar inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar. Det innebär att delar av regelverket inte berör Sverige.

Det konstateras att regelverket är omfattande, och i betänkandet lämnas en redovisning och analys av de berörda rättsakterna samt förslag till hur genomförandet i svensk rätt ska åstadkommas.

### *Regelförenkling*

Regelförenkling ingår i det s.k. sjupunktsprogrammet för sjöfarten. Arbetet med regelförenkling drivs vidare, och ett exempel är Transportstyrelsens samarbete med Skärgårdsskepparna.

Även på EU-nivå drivs ett arbete för förenkling av regelverket inom sjöfartssektorn. Hösten 2010 antogs t.ex. ett direktiv om rapporteringsformaliteter. Detta innebär minskade administrativa procedurer för fartyg som angör hamnar inom EU.

### *Skattelättnader för landansluten el*

Fartyg använder oftast en hjälpmotor som drivs med olja för sin elförsörjning. Våren 2010 lade regeringen fram ett förslag om en sänkning av energiskatten på elektrisk kraft som förbrukas av fartyg som ligger i hamn. Syftet är att stimulera användningen av landansluten el vilket skulle leda till minskade utsläpp och minskat buller (prop. 2009/10:144, bet. 2009/10:SkU34, rskr. 2009/10:256).

### *Forskning*

Regeringen beslutade den 10 december 2009 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att utarbeta en strategi med förslag på förbättrad samverkan om forskning och innovation för utveckling mot ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Jan Nylander utsågs till särskild utredare. Utredningen antog namnet Transportforskningsutredningen (N 2009:13) och överlämnade sitt betänkande, Mer innovation ur transportforskning (SOU 2010:74), i oktober 2010.

Ambitionen med förslagen i utredningen är att transportforsknings- och innovationssystemet i ännu större omfattning ska bidra till måluppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Målet är också att skapa en snabbare utveckling, introduktion och spridning av nya eller förbättrade produkter, tjänster och service inom transportsektorn och därmed även öka bidraget till de näringspolitiska målen, att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag.

Samarbetet mellan statliga finansiärer av transportrelaterad FoI bör utvecklas och stärkas i Sverige, så även näringslivets och brukares påverkansmöjlighet på policynivå och strateginivå. En process för kontinuerlig utveckling av målbilden för transportforskningen bör inrättas, en systematiskt reviderad "affärsplan" för området där påverkan från alla relevanta parter säkerställs och där delmålsuppfyllelse eller avvikelser redovisas och systemet som helhet, inklusive mål och verksamhet, utvecklas och stärks.

De transport- och näringspolitiska målen utgör en bas men en långsiktig vision för transportforskningen med milstolpar längs vägen saknas. En sådan bör tas fram och detta måste göras i samverkan med innovationssystemets berörda aktörer såsom myndigheter, näringsliv, intresseorganisationer och akademin.

### *Bättre förutsättningar för rekrytering*

Regeringen har gett Sjöfartsverket i uppdrag att ta fram ett handlingsprogram för stärkta möjligheter att rekrytera kompetent personal till sjöfartssektorn. I handlingsplanen, som presenterades den 1 april 2010, redovisas en analys med avseende på tre temagrupper: attityder, utbildning och regeländringar. För varje grupp anges prioriterade förslag till åtgärder. Gemensamt för dessa är att de ska säkerställa sektorns kompetensförsörjning på längre sikt.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag av samma eller närbesläktad innebörd som de nu aktuella. Förslagen täcker många aspekter på sjöfarten och dess villkor – alltifrån den svenska sjöfartens konkurrenskraft internationellt och kravet på konkurrensneutralitet mellan transportslagen till värnandet av svensk kust- och närsjöfart, inklusive Vänersjöfarten.

Såsom har redovisats i det föregående inleddes förra året ett omfattande utrednings- och utvecklingsarbete för att stärka svensk kvalitetsjöfart och konkurrenskraften hos den svenska sjöfartsnäringen. Regeringen har också inbjudit till en dialog med sjöfartsklustret. Sålunda hölls i juni 2010 ett möte på Näringsdepartementet med företrädare för sjöfartsbranschen för en diskussion om sjöfartens framtida möjligheter och utmaningar. Vidare har den ideella föreningen Sjöfartsforum tagit fram ett förslag till en bred maritim strategi, som bygger på den definition av det maritima klustret som används i EU:s maritima strategi.

Utredningsbetänkandet Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar har remitterats och beredning pågår i Regeringskansliet (Näringsdepartementet). I utredningsbetänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4) behandlas frågor om bl.a. Vänersjöfarten. Betänkandet, som presenterades den 31 januari 2011, ska remitteras.

Nu bereds frågorna vidare inom Regeringskansliet. Regeringen avser att förelägga riksdagen ett samlat dokument om sjöfarten under 2012. Vissa delfrågor kan komma att behandlas dessförinnan. Utskottet vill inte föregripa detta arbete men utgår från att flera av här berörda motionsförslag kan komma att bli helt eller delvis tillgodosedda. Därmed avstyrks här behandlade motioner i berörda delar.



## Sjöfartens infrastruktur

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen med hänvisning till den åtgärdsplanering för infrastruktursatsningar som nyligen genomförts och som också innefattar infrastrukturen inom sjöfarten. Utskottet konstaterar att ett nytt transportslagsövergripande arbetssätt har tillämpats och att det också inbegripit en omfattande förankringsprocess.

### Motionerna

I motion 2010/11:T368 av *Otto von Arnold (KD)* krävs att möjligheterna för att staten går in som lånegarant utreds för att påskynda utbyggnaden av Trelleborgs hamn. Enligt motionären är hamnen utpekad som en av landets strategiskt viktigaste hamnar och utgör ett riksintresse.

Enligt vad som sägs i motion 2010/11:T407 av *Billy Gustafsson m.fl. (S)* bör man i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att peka ut Norrköpings hamn som strategisk. En sådan åtgärd skulle innebära att hamnen ges prioritet vid fördelningen av statliga investeringsmedel.

I motion 2010/11:T410 av *Lars Gustafsson (KD)* anför man att statliga medel långsiktigt bör avsättas för att täcka en del av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur (*yrkande 9*).

Vidare bör kostnaderna för hamnarna fördelas mer rättvist mellan transportslagen och man bör därför låta landtransporterna ta hälften av kostnaderna för omlastning mellan sjö och land (*yrkande 2*).

Frågan om ett behov av att förnya slussarna i Göta älv och Södertälje kanal, för att stärka sjöfarten på Väneren respektive Mälaren tas också upp i motionen (*yrkande 6*).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att frågor om bl.a. hamninfrastrukturen togs upp i infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35). Regeringen sade sig ha övervägt vilka konsekvenser och följder ett utpekande av strategiska hamnar skulle kunna få och kommit fram till att fördelarna med att inte peka ut strategiska hamnar överväger. Samtidigt underströk regeringen att Hamnstrategiutredningens omfattande och väl genomförda kartläggning av det svenska hamnsystemet och av hamnarnas roll och betydelse i transportkedjan skulle komma att utgöra ett viktigt underlag för den då förestående åtgärdsplaneringen. Sålunda skulle förbättrad infrastruktur till de hamnar som är mest centrala för det svenska transportsystemet övervägas vid åtgärdsplaneringen. Vidare anförde regeringen att det – för att möjliggöra att den statligt finansierade infrastrukturen till hamnarna, på både

land- och sjösidan, utnyttjas än mer rationellt och effektivt – var av yttersta vikt att dåvarande Vägverket och Banverket – tillsammans med Sjöfartsverket – i största möjliga omfattning samordnar sina infrastrukturinvesteringar som sker i anslutning till hamnarna. Det var önskvärt att kunna nå regional enighet när det gällde statliga infrastrukturinvesteringar i anknytning till hamnarna. Detta borde enligt regeringens bedömning leda till en sammantaget effektivare hamnstruktur och ett bättre utnyttjande av den statliga infrastrukturen.

Med anledning av regeringens skrivelse Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 (skr. 2009/10:197) åberopade utskottet åter vad regeringen hade fört fram i infrastrukturpropositionen (bet. 2009/10:TU24). Nödvändigheten av att trafikverken samordnade åtgärderna kring kombiterminalerna tillsammans med planeringsansvariga på de regionala och lokala nivåerna underströks. Utskottet välkomnade det trafikslagsövergripande perspektiv som kännetecknat den genomförda åtgärdsplaneringen. Vidare såg utskottet positivt på att regeringen hade kompletterat trafikverkens förslag med vissa satsningar som har koppling till sjöfart och godstrafik. Utskottet noterade också uppgiften att en del i arbetet för att främja ett effektivt godsflöde och skapa goda export- och importmöjligheter för svenska företag åstadkoms genom att tidigarelägga investeringar på hamnbanan i Göteborg. Andra särskilda objekt som nämndes var bl.a. farlederna till Gävle hamn och Norrköpings hamn.

I sammanhanget påpekades också att Trafikverket fått i uppdrag att, för övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet, inom en ram på 38 miljarder kronor redovisa ett förslag till fördelning av dessa medel (regeringens fastställelsebeslut från den 29 mars 2010). Härigenom skulle ytterligare ett antal satsningar kunna komma att genomföras som rör infrastrukturen till hamnar och kring strategiska gods-noder.

Utskottet, som vill påminna om att åtgärdsplaneringen har föregåtts av en omfattande förankringsprocess, finner inte anledning till något ändrat ställningstagande med anledning av de nu aktuella motionsförslagen; de avstyrks alltså.

## Isbrytarverksamheten

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet pekar på de samordningsvinster som görs genom samarbete mellan Östersjöstaterna.

Jämför reservation 3 (S).

## Bakgrund

### *Allmänt om isbrytning*

Sveriges isbrytarverksamhet leds från Sjöfartsverkets isbrytarledning i Norrköping. Sjöfartsverket äger fem isbrytare och disponerar dessutom mellan januari och mars vid behov ytterligare tre isbrytare genom ett långtidskontrakt med Trans Viking. Sjöfartsverket har således totalt åtta isbrytare till hands. Härutöver används bogserbåtar och arbetsfartyg, både inne i hamnar där staten inte har ett ansvar, och i farleder där isläget inte kräver en riktig isbrytare.

Normala vintrar krävs det isbrytarassistans i bl.a. Bottenviken och Bottnhavet. Under svårare vintrar krävs assistans långt ned på ostkusten och mot Öresund. Eftersom fartygen riskerar att bli oanvända under stora delar av året är de flesta byggda för att utföra uppgifter även under sommarhalvåret. Ankarhantering på oljefält, expeditioner till Nordpolen eller sjömätning är exempel på uppgifter som bidrar till att ekonomiskt effektivisera och finansiera själva isbrytarverksamheten. Under icke isbrytarsäsong hyrs isbrytare ut för olika forskningsexpeditioner och till andra länders isbrytning. Detta har kunnat göras med bibehållen hög beredskap i svenska farleder och farvatten.

För att ytterligare säkra beredskapen har ett samarbete med andra länder inletts. Med Finland finns ett väl utvecklat samarbete och det ska stärkas ytterligare genom ett avtal som är under framarbetande. Vidare har ett samarbete formaliserats genom organisationen Baltic Icebreaking Management (BIM), i vilken Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Lettland, Litauen, Norge, Polen och Ryssland ingår. EU är finansiär av vissa projekt som är relaterade till BIM:s verksamhet. BIM räknar in totalt 38 tillgängliga isbrytare i länderna runt Östersjön.

Sjöfartsverket är involverat i och utvecklar det internationella isbrytarsamarbetet för att åstadkomma en harmoniserad isbrytarreglering.

### *Finansiering av isbrytning*

Den sammanlagda kostnaden för isbrytningen uppgår till drygt 200 miljoner kronor per år under normala vintrar. Finansieringen av verksamheten sker i dag med hjälp av farledsavgifter. Alla fartyg som trafikerar farleder till svenska hamnar har att erlagga denna avgift. Denna finansieringsform innebär att även sommargående trafik och trafik längs den isfria västkusten betalar för tjänster som man själv inte nyttjar.

### *Lotsutredningen*

I Lotsutredningens betänkande Lotsa rätt! (SOU 2008:53) anføres att frågan om den långsiktiga finansieringen bör övervägas i ett sammanhang tillsammans med införande av kilometerskatt. Utredningen nämner samtidigt möjligheten att komplettera den befintliga avgiftsfinansieringen med en sär-

skild isbrytningsavgift, så att kostnaderna i högre grad träffar dem som nyttjar tjänsten. Utredaren föreslår också ett utvidgat kommersiellt utnyttjande av isbrytarna för att minska underskottet i verksamheten.

### **Motionerna**

I motion *2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD)* anförs att en ny finansieringsform för isbrytarverksamheten bör undersökas. Han hävdar att isbrytning är vinterväghållning av sjömotorvägar och bör därmed finansieras på samma sätt som övrig väghållning, dvs. med allmänna medel. Isbrytning är en gemensam nytthet för alla som bedriver sjöfart på Östersjön, vilket talar för en medfinansiering med EU-medel (*yrkande 13*).

Långsiktiga spelregler för sjöfarten efterlyses i motion *2010/11:T397 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S)*. För närvarande råder osäkerhet i fråga om isbrytningen till följd av förslag om dels omfördelning av kostnaderna, dels samordning mellan Sverige och Finland om isbrytning. Även lotsningen torde kunna samordnas, menar motionärerna som generellt anser att hithörande frågor bör behandlas på nordisk nivå (*i denna del*).

### **Utskottets ställningstagande**

Frågan om finansiering av isbrytarverksamheten – liksom finansieringen i stort av Sjöfartsverket – behandlades av riksdagen senast våren 2010 (bet. 2009/10:TU13). Utskottet fann sammantaget att de vidtagna och planerade åtgärderna, bl.a. med hänvisning till pågående utredningar, skulle komma att vara till gagn för sjöfarten och ansåg därmed att den gällande ordningen för Sjöfartsverkets finansiering borde bestå.

De nu aktuella motionsförslagen tar sikte på både samordning av isbrytarverksamheten och den framtida finansieringen av den. Som utskottet har redovisat har ett omfattande samarbete inletts inom ramen för Baltic Ice-breaking Management (BIM), och enligt vad utskottet har fått veta är ett avtal mellan Finland och Sverige nära förestående. När det sedan gäller finansieringen kan konstateras att frågan togs upp i Lotsutredningen, och beredningen av dess utredningsbetänkande pågår alltjämt i Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Med hänvisning till vad utskottet nu har anfört avstyrks berörda motionsförslag.

## Behörigheter, fartområden m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet förutsätter att regeringen även i fortsättningen bedriver ett regelförenklaringsarbete inom sjöfarten.

### Bakgrund

#### *STCW-konventionen*

Den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW 95) antogs 1995 av IMO. Genom denna och den tillhörande koden regleras frågor om bemanning av fartyg.

Under 2010 ändrades konventionen i vissa avseenden vid en diplomatkonferens i Manila, Filippinerna. De s.k. Manilaändringarna syftar bl.a. till att konventionen bättre ska återspegla de tekniska förutsättningar som finns i dag när det gäller bl.a. utbildning såsom distansutbildning. Några av de viktigaste ändringarna gäller ytterligare ett alternativ för att förnya en behörighet för fartygs- eller maskinbefäl, ändrade hälsokrav, alkoholgränser, nya utbildningsmoment och ändrade vilotider.

I en promemoria, utarbetad inom Näringsdepartementet, Den reviderade STCW-konventionen (Ds 2010:45), föreslås att Sverige inte bör motsätta sig de ändringar som gjorts i konventionen. Om Sverige sålunda accepterar dem kommer det, enligt vad som anmäls i promemorian, att krävas ändringar i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt i olika förordningar och myndighetsföreskrifter.

#### *2006 års sjöarbetskonvention*

I det föregående har en kort redovisning lämnats om ILO och 2006 års sjöarbetskonvention. För att klarlägga vilka författningsändringar som behöver göras för att Sverige ska kunna ratificera konventionen har regeringen tillkallat en särskild utredare. Resultatet av detta arbete presenterades i december 2009 i betänkandet Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95). Ärendet bereds inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet), och en proposition är att vänta senare under 2011.

#### *Sjölagen*

Enligt sjölagen (1994:1009) betecknas ett fartyg, vars skrov har en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst 4 meter, som skepp. Annat fartyg kallas båt.

### *Fartområden*

Fartområden är en geografisk indelning av farvatten. Det finns två slags kategorier för fartområden som styr kravnivån i olika regelverk.

Många av de krav som finns i Transportstyrelsens föreskrifter varierar beroende på fartområde. Ju mer vidsträckt fart desto högre krav ställs på fartyg och de ombordanställda.

### *Fartygssäkerhetsförordningen*

Den ena kategorin är fartområden som är kopplade till *fartygets konstruktion och utrustning*, och som definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Kriterierna är tre, nämligen

- avstånd till skyddad plats,
- avstånd till strandlinje (där nödställda kan ta sig iland)
- våghöjden (sannolikheten att den signifikanta våghöjden överstiger ett visst värde under en viss period).

Det finns fem sådana fartområden A, B, C, D och E, där A är det mest vidsträckt fartområdet. Indelningen grundar sig på den definition som återfinns i rådets direktiv 1998/18/EG.

Enligt förordningen får – utöver vad som anges i fartygssäkerhetslagen – följande fartyg användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation:

- svenska traditionsfartyg
- svenska fartyg på vilka det bedrivs utbildning i sjömanskap.

Ett rederi får ansöka hos Transportstyrelsen om att få dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation utfärdade för rederiet och dess fartyg även om dessa inte omfattas av i förordningen angivna bestämmelser.

Transportstyrelsen får bestämma att ett fartygs fartområde ska ha en annan omfattning om det finns särskilda skäl för det. Transportstyrelsen får också meddela närmare föreskrifter om tillämpningen av bestämmelserna.

### *Behörighetsförordningen*

Den andra kategorin är fartområden som är *kopplade till behörighet och bemanning*. Bestämmelserna om detta finns i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal och gäller behörigheter, certifikat och övriga intyg för sjöpersonal (behörighetsförordningen). Det finns fyra fartområden för behörighet och bemanning.

- *Inre fart*. Innebär fart i trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd samt fart i Kalmarsund och nationell fart i Öresund. Som inre fart anses också fart i fartområde D, såsom detta definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

- *Närfart*. Innebär fart till och från orter vid Östersjön eller farvatten som har förbindelse med Östersjön, dock inte bortom linjen Hanstholm – Lindesnäs, samt fart genom Kielkanalen till Cuxhaven.
- *Europafart*. Innebär fart från en punkt N 68° O 14° - Shetlands nordpynt, därifrån västerut till V 11°, längs denna longitud över Irlands västkust till N 30°, därifrån österut längs denna latitud.
- *Oceanfart*. Innebär all annan fart än ovan angivna.

Transportstyrelsen prövar om behörighetsvillkoren är uppfyllda och utfärdar, efter skriftlig ansökan, behörighetsbevis och certifikat. För att behörighetsvillkoren ska vara uppfyllda ska minst bestämmelserna STCW 95 vara uppfyllda.

Behörigheterna för fartygsbefäl och övrig däckspersonal är indelade i åtta olika klasser, där de minst begränsade behörigheterna står överst och därefter i fallande ordning.

- Sjökapten (K)
- Fartygsbefäl (klass II)
- Fartygsbefäl (klass III)
- Fartygsbefäl (klass IV)
- Fartygsbefäl (klass V)
- Fartygsbefäl (klass VI)
- Fartygsbefäl (klass VII)
- Fartygsbefäl (klass VIII)
- Matros (Mtr)
- Lättmatros (Lmt)

När det gäller utbildning får Transportstyrelsen i enskilda fall besluta att den som, utan att ha den teoretiska utbildning eller praktik som krävs för viss behörighet, har fått en likvärdig utbildning eller praktik ska få behörighetsbevis för denna behörighet. Beslutet får förses med villkor och återkallas när det finns skäl till det. Vidare får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om rätt att tillgodoräkna viss tjänstgöring eller utbildning såsom praktik för att uppfylla ett behörighetsvillkor. Om det krävs att en sökande ska slutföra en anpassningstid eller genomgå ett lämplighetsprov för att få ett visst behörighetsbevis ska Transportstyrelsen först kontrollera om de kunskaper som den sökande har fått genom sin yrkeserfarenhet är sådana att de helt eller delvis motsvarar de krav som är föreskrivna för den svenska behörigheten.

### *Begreppet traditionsfartyg*

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

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

För personal som enbart tjänstgör på fiskefartyg, traditionsfartyg eller fartyg som enbart används i inre fart får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om särskilda behörigheter. Sådana föreskrifter får inte strida mot någon internationell överenskommelse som biträtts av Sverige.

### **Motionerna**

I motion *2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD)* begärs en direkt överföring av de internationella reglerna för besättningens behörighet till den svenska lagtexten i syfte att garantera konkurrensneutralitet inom sjöfarten (yrkande 3).

Enligt vad som sägs i motion *2010/11:T228 av Annelie Enochson (KD)* finns ett behov av förändringar i utbildningen av svenskt fartygsbefäl. Hon menar att svenska särregler hindrar konkurrens på lika villkor mellan svenska och utländska fartyg. Det som i första hand åberopas gäller det mindre tonnaget av charterfartyg; det finns nästan inga svenskflaggade megayachter eller mindre kryssningsfartyg. I sammanhanget hävdas att den svenska indelningen i olika fartområden inte är motiverad från sjösäkerhets-synpunkt, och kravet på praktik bör anpassas efter det fartyg som man vill få praktik på. Dessutom behövs fler behörighetsklasser än de som nu finns i Sverige. Det svenska behörighetssystemets tre utbildningar bör också bringas i överensstämmelse med varandra för att man ska kunna tillgodoräkna sig tidigare genomförd och godkänd utbildning. Slutligen bör definitionen av passagerare delas in i två kategorier: passagerare i reguljär trafik och passagerare på skol-, tränings- och lägerfartyg, menar motionären.

I motion *2010/11:T425 av Margareta B Kjellin (M)* konstateras att det har byggts flera stora vindkraftsparker, både till havs och på land. För underhåll av de offshorebaserade vindkraftverken kommer det att krävas personal som kan frakta materiel och underhållstekniker m.m. Motionären anser därför att regeringen bör uppmanas att se över möjligheten att anordna utbildning av sådana fartygstransportörer och att verksamheten bör förläggas till Söderhamn.

Ett särskilt regelverk för mindre fartyg och en tillhörande utbildning krävs i motion *2010/11:T221 av Lars Hjälmered och Lars-Arne Staxäng (båda M)*. De påminner om att tusentals ungdomar och vuxna varje år lär sig segla på gamla segelskutor och utbildningsfartyg. Ett problem är att sådana s.k. traditionsfartyg klassas som handelsfartyg och måste därmed



uppfylla de krav som ställs på ett sådant, t.ex. en oceangående oljetanker. Motionärerna hänvisar till bl.a. Storbritannien, som har infört en särskild fartygsklass för utbildningsfartyg, stora privata båtar och gamla segelskutor. Även utbildning som ger behörighet att framföra sådana fartyg erbjuds.

I motion 2010/11:T244 av *Gunnar Andrén (FP)* anför motionären att Transportstyrelsen bör instrueras att ändra det svenska tolkningsbeslutet av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt traditionsfartyg har för skärgårdsboendes utkomstmöjligheter liksom för turism och den oerhört viktiga bilden av en levande skärgård. Äldre, äkta och unika ångbåtar spelar en mycket viktig roll för bilden av Stockholm och dess skärgård, inte minst ur turism-synpunkt. Ett av dem, S/S Blidösund, hindras att trafikera djupt vatten genom Transportstyrelsens – enligt motionärens mening – alltför snäva tolkning av berörda EU-regler.

### Utskottets ställningstagande

Riksdagen har tidigare behandlat flera av motionsförslagen. Utskottet har då konstaterat att varken Sverige eller någon annan part till STCW kan avvika från konventionen. Om en part har svårigheter med tolkningen ska parten begära tolkningsbesked hos IMO. Det kan också konstateras att uppbyggnaden av konventionen inte medger en direkt kopiering till det svenska regelverket.

Med anledning av det nu aktuella motionsförslaget vill utskottet påminna om att frågan om utbildning, regelförenkling m.m. har berörts i utredningsbetänkandet *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* (SOU 2010:73) och i Sjöfartsverkets framtagna handlingsprogram för stärkta möjligheter att rekrytera kompetent personal till sjöfartssektorn. Båda är under beredning i Regeringskansliet.

Vidare överväger Europeiska kommissionen att lägga fram ett förslag om ändring av flera EU-direktiv om arbetsrätt så att de också omfattar sjöanställda för att de ska ges samma anställningsrättigheter som övriga arbetstagare. Även ett paket om en social agenda på sjöfartsområdet övervägs. Olika aspekter när det gäller den s.k. mänskliga faktorn i sjöfarten kommer att diskuteras, särskilt utbildning och certifiering av sjöfolk (meddelande om en social agenda för sjötransporter, förslag till direktiv om övervakning av tillämpningen av ILO-konventionen, förslag till revidering av direktiv 2008/106/EG om utbildning för sjöfolk).

När det gäller motionsförslaget om främst det mindre tonnaget av charterfartyg konstaterar utskottet att indelningen i behörigheter för olika fartområden har gjorts med sjösäkerhet som syfte: olika fartområden kräver olika grad av sjösäkerhet. Enligt upplysningar som utskottet har fått från Transportstyrelsen följer svensk lagstiftning STCW-konventionen när det gäller krav på såväl utbildning som praktik. Enligt svensk lagstiftning ska befäl ha behörigheter enligt STCW-konventionen på båtar och fartyg som

drivs kommersiellt. Undantag gäller för skärgårdsbåtar, för vilka en särskilt anpassad behörighet gäller. En yacht, dvs. ett större fritidsfartyg, används i många fall för charterverksamhet eller så kan en privatägare ta emot betalande passagerare. Transportstyrelsen har mot denna bakgrund definierat färd med yachter som kommersiell trafik och därför krävs STCW-behörigheter. Vissa stater betraktar emellertid yachter som icke-kommersiella och tillåter därmed utbildningar som inte når upp till kraven enligt STCW-konventionen. För att kunna sänka kraven till denna nivå skulle Transportstyrelsen behöva ändra sin definition av kommersiell trafik för privatägda yachter med betalande passagerare.

När det gäller trafikering i en stats eget närområde får kraven dock sättas lägre än vad som föreskrivs i STCW-konventionen – förutsatt således att behörigheten inte omfattar ett mer vidsträckt område. Sverige och andra länder har utnyttjat denna undantagsregel. Sålunda får fartygsbefäl med behörighet klass VI rätt att trafikera närfart i svenska vatten. Samtidigt kan man notera att Sverige – jämfört med många stater – har ett omfattande närområde: Östersjön, Bottenhavet, Bottenviken, Kattegatt och Skagerack.

När det gäller kraven på praktik – som nyss nämnts – gäller STCW-konventionens regler; Sverige har inte har några särregler i detta avseende. Däremot kan det ibland vara svårt att finna praktikplatser över huvud taget. Därför finns det överväganden om att s.k. statsfartyg också bör kunna erbjuda praktiktjänstgöring. Statsfartyg är brandbåtar, isbrytare, lotsbåtar, fryskepp och sjömätare.

Vad sedan gäller förslaget om utbildning kan utskottet konstatera att STCW-konventionen innehåller tre utbildningsnivåer; dessa är kompatibla inbördes. Hälften av den tid som krävs för de högre behörigheterna kan fullgöras på fartyg med en bruttodräktighet under 500 UR (UR står för Universal Regulations, som anger att fartyget är mätt enligt de nuvarande skeppsmättningsreglerna, från 1982). Detta innebär att en person som vill avancera inte behöver börja om från början utan får tillgodoräkna sig tidigare erfarenheter. *Den lägsta nivån* är den som leder till behörigheten fartygsbefäl behörighet VII. Detta är en begränsad styrmansutbildning som kan anpassas nationellt men den får således bara vara giltig i närfart. *Nästa högre nivå* är en styrmansutbildning som gäller för den som är fartygsbefäl men inte är befälhavare eller överstyrman. *Den högsta nivån* är utbildning till befälhavare eller överstyrman på fartyg över en bruttodräktighet över 3 000 UR.

I fråga om motionsförslaget om utbildning för transport av passagerare eller gods till vindkraftverk etc. anser utskottet det inte motiverat att införa en sådan utbildning eftersom det torde röra sig om i stort sett reguljära uppgifter för sjömän på fartyg som transporterar gods och passagerare.

När det gäller S/S Blidösund har utskottet tidigare hänvisat till den dialog som förts mellan Transportstyrelsen och styrelsen för Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg (Sweref, numera Skärgårdsredarna)

om regler för behörighet och utrustning m.m. Vidare har utskottet hänvisat till att regeringen 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.

Regeringen gav den 10 juni 2010 Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram ett förslag till nya regler för traditionsfartyg. I uppdraget ingick också att beakta hur Sveriges närmaste grannländer har tolkat reglerna i den s.k. MoU Wilhelmshaven. Rapporten överlämnades till regeringen den 28 februari 2011. Transportstyrelsen konstaterar att det finns betydande svårigheter att jämföra de olika ländernas genomförande av MoU och att det finns länder som inte lever upp till regelverket. Det är vidare myndighetens bedömning att de svenska reglerna i stort följer de krav som framgår av MoU, men att det finns möjligheter att anpassa kraven för behörigheter bättre till de behov som föreligger ombord på traditionsfartyg. Mot denna bakgrund föreslår Transportstyrelsen att regelverket för traditionsfartyg utformas så att fartyg med en bruttodräktighet understigande 70 eller med en längd under 24 meter omfattas av regelverket. Vad avser behörigheter för traditionsfartyg föreslår Transportstyrelsen att

- kravbilderna anpassas för utfärdande av behörighet som befälhavare (och styrman)
- det införs en särskild styrmansbehörighet
- praktiken för att erhålla behörighet som styrman blir 3 månader och ytterligare 3 månader för befäl
- kravet på att det ska finnas matros ombord på traditionsfartyg med en bruttodräktighet under 70 eller med en längd under 24 meter tas bort.

Transportstyrelsen gör samtidigt bedömningen att det inte finns skäl till en revidering av övriga utbildningskrav. Enligt myndighetens mening torde de förändringar som föreslås underlätta för ideella organisationer att driva sin verksamhet samtidigt som de grundläggande kraven på sjösäkerhet upprätthålls

*Sammanfattningsvis* anser utskottet att det inte är riksdagens uppgift att närmare reglera behörighets- och fartområdessystemen eller att definiera olika begrepp. Samtidigt vill utskottet instämma med motionärerna i att det inte bör finnas några svenska särregler. Detta är också sedan flera år en uttalad policy av dåvarande sjöfartsinspektionen (vars verksamhet numera ingår i Transportstyrelsen) att sådana regler – i den mån de förekommer – ska mönstras ut. Utskottet vill också hänvisa till att infrastrukturministern våren 2010 lanserade det s.k. sjupunktsprogrammet för sjöfarten; i detta program utgör regelförenkling en viktig del. Utskottet utgår således från att regeringen även fortsättningsvis bedriver ett förenklingsarbete i denna riktning.

Med vad utskottet nu har anfört avstyrks här behandlade motionsförslag.

## Allmänt om sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet åberopar det omfattande utvecklings- och beredningsarbete som pågår i syfte att ytterligare främja sjöfarten som ett miljömässigt och trafiksäkert transportmedel och att därmed även stärka den svenska kvalitetssjöfartens konkurrenskraft.

Jämför reservation 4 (V).

### Bakgrund

#### *Internationellt miljö- och säkerhetsarbete inom sjöfarten*

IMO:s verksamhet består till en betydande del av sjösäkerhetsarbete, som i sin tur även syftar till ökat miljöskydd, och miljöskyddsarbete. För sjösäkerhet har bl.a. sjösäkerhetskonventionen Solas antagits. Den innehåller bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade för att vara så säkra som möjligt. För miljöskydd finns bl.a. konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (Marpol). Här finns bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade och hur transport av oljeprodukter och andra farliga kemikalier ska gå till.

Verksamheten i EU har bl.a. handlat om att ta fram olika s.k. sjösäkerhetspaket. Det första gällde bl.a. utvidgad hamnstatskontroll och utfasning av tankfartyg med enkelskrov. Det andra innehöll förslag om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjöfarten och av europeiska sjösäkerhetsbyrå Emsa. Det tredje sjösäkerhetspaketet, som är aktuellt för nationellt genomförande, gäller bl.a. ändring i direktivet om hamnstatskontroll. På miljöområdet finns en rad rättsakter framtagna som mer eller mindre berör sjöfarten, såsom det s.k. svaveldirektivet.

#### *Havsplanering i svenska vatten*

Regeringen gav den 20 november 2009 en särskild utredare i uppdrag att lämna förslag till hur en reformerad fysisk planering av merparten av det svenska territorialhavet och den svenska ekonomiska zonen kan utformas och föreslå nödvändiga författningsändringar (dir. 2009:109).

Uppdraget redovisades i december 2010 i betänkandet Planering på djupet – fysisk planering av havet (SOU 2010:91). Planering behövs eftersom miljötillståndet i haven inte är långsiktigt hållbart, samtidigt som anspråken på att använda haven ökar. Behovet av att skydda den marina miljön ökar också. Havsplanerna ska förebygga konflikter mellan olika intressen och bidra till att lösa dem som uppstår. Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2012. Havsplaner ska enligt förslaget tas fram för tre områden: Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet. Den nya Havs- och vattenmyndigheten ska ha huvudansvaret.

## Motionerna

Frågan om sjöfartens miljöpåverkan i ett brett perspektiv tas upp i motion 2010/11: MJ294 av Jens Holm m.fl. (V). Motionärerna framhåller de många fördelarna med transporter på havet jämfört med transporter på land. De påminner om att sjöfarten dock har en negativ miljöpåverkan i och med de kemiska ämnen som läcker eller släpps ut, utsläpp från avlopp samt olycksrisker och oljeutsläpp. Enligt motionärernas mening har de hittills svaga miljökraven för sjöfarten inneburit att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara. Det hänvisas till beräkningar inom EU som tyder på att de stora fartygen är på väg att bli den största utsläppskällan för såväl svaveloxider som kväveoxider i EU. Motionärerna föreslår att Sverige aktivt driver frågan om en kraftig höjning av sanktionerna för oljeutsläpp och att det ska vara krav på att alla fartyg som trafikerar EU:s vatten ska ha katalysator. Utvecklingen av fartyg ska ligga på skrov, propellrar och motorer som är miljöanpassade. Vidare bör Sverige agera aktivt för att EU ska ändra energiskattedirektivet så att bränslesubventionerna avvecklas (*yrkande 7*).

Enligt vad som sägs i motion 2010/11: MJ421 av Tuve Skånberg (KD) bör EU ge teknikbistånd till de nya medlemsstaterna så att de kan uppgradera sina fartyg i sjösäkerhetshänseende (*yrkande 3*).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan – i likhet med motionärerna – konstatera att sjöfarten visserligen är ett energieffektivt och därmed ett relativt sett klimat- och miljövänligt transportmedel. Däremot är de negativa miljöeffekterna ingalunda försumbara. Först under senare tid har exempelvis frågan om sjöfartens koldioxidutsläpp aktualiserats.

Ett sätt att söka åstadkomma s.k. klimatsmart sjöfart är att förbättra fartygen genom bränselnålare motorer, effektivare propellrar och smartare utformning av skroven. Även när det gäller bränslesidan finns möjligheter genom övergång till bl.a. bibränslen. Likaså är förbättrad logistik ett viktigt medel för att minska bl.a. koldioxidutsläppen från sjöfarten.

Hösten 2010 lade regeringen fram skrivelsen Åtgärder för levande hav (skr. 2009/10:213). Det betonades att det fortsatta åtgärdsarbetet för att förbättra, bevara och skydda havsmiljön i Östersjön och Västerhavet är angeläget. Regeringen anförde att fokus ligger på att uppfylla åtagandena i Helcoms aktionsplan för Östersjön och att nå de miljökvalitetsmål som är av betydelse för havsmiljön. I sammanhanget presenterades en svensk handlingsplan för det fortsatta havsmiljösamarbetet samt åtgärder för minskad övergödning, ett rent och giftfritt hav och bevarande och hållbart nyttjande av havet och dess biologiska resurser. Speciellt när det gäller sjöfarten ansåg regeringen att åtgärder för att ytterligare öka säkerheten till sjöss och minska risken för olyckor är angelägna. Det pågående arbetet med att analysera trafikflöden och föreslå trafiksepareringsåtgärder och gemensam

trafikövervakning bör därför prioriteras. Utvecklingen av nya tekniska system för navigering och övervakning kan på sikt skapa nya möjligheter att öka sjösäkerheten. Regeringen framhöll att svenska myndigheter därför bör verka för en fortsatt utveckling av olika tekniska tjänster på området. I sitt av riksdagen godkända betänkande hänvisade miljö- och jordbruksutskottet bl.a. till trafikutskottets ställningstaganden i relevanta betänkan (bet. 2010/11:MJU5).

När det gäller miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan och sjöfarten anför regeringen i budgetpropositionen för 2011 att det är väsentligt att beakta utsläppen från utrikes sjöfart, trots att dessa inte ingår i Sveriges nationella klimatåtagande. Det framhölls att Sverige arbetar aktivt inom FN:s klimatkonvention och IMO för att begränsa utsläppen från internationell sjöfart.

Även på EU-nivå bedrivs ett aktivt arbete. Europeiska kommissionen har aviserat åtgärder för att inkludera utsläpp från sjötransporter i EU: åtagande om att minska utsläpp av växthusgaser – detta under förutsättning att ingen överenskommelse om internationella regler nås under 2011. Dessutom överväger kommissionen att ta fram en strategisk plan för transportteknik (Forskning och teknisk utveckling). Det handlar om införande av ny teknik på grundval av politiska behov och en vision för ett integrerat effektivt och miljövänligt transportsystem fram till 2050. Europeiska kommissionen avser också att presentera en s.k. blåbok om den maritima politiken, inklusive sjöövervakningen. Vidare pågår en revidering av förordningen om Emsa (den europeiska sjösäkerhetsbyrån), som bl.a. går ut på att förtydliga myndighetens uppgifter.

Mot bakgrund av vad som anförts i det föregående kan utskottet slå fast att det pågår ett omfattande berednings- och utvecklingsarbete på många plan som syftar till att främja sjöfarten som ett miljömässigt och trafiksäkert transportmedel. Motionsförslagen avstyrks därmed.

## Utsläpp av svavel- och kväveoxider

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet, som bejakar strävandena efter att bemästra utsläppen till luft av skadliga ämnen från sjöfarten, vill samtidigt betona vikten av åtgärder för att skapa likvärdiga konkurrensvillkor för bl.a. svensk sjöfart.

Jämför reservation 5 (S, V).

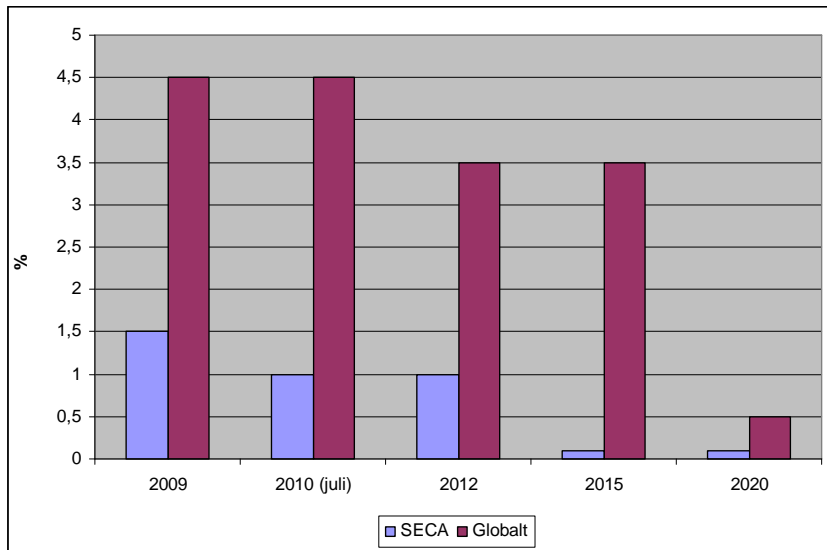
## Bakgrund

### *IMO:s beslut om svavelhalt i marint bränsle*

Kraven om svavelhalt i bunkerolja är reglerade i Marpol, Annex VI, som har genomförts i svensk rätt genom SJÖFS 2007:15. IMO beslutade i oktober 2008 om skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle. Förslaget kom ursprungligen från Norge, Tyskland och Finland, och i februari 2008 fick förslaget gehör hos resten av EU-länderna och det blev därmed EU:s officiella ståndpunkt inför förhandlingarna i den berörda kommittén under våren 2008. Sjöfartsverket representerade Sverige i förhandlingarna om revidering av Annex VI om utsläpp till luft i IMO:s konvention Marpol 73/78. Verkets instruktion var avstämd med Näringsdepartementet och beredningen föregicks av samråd med berörda organ inom sjöfarten.

De nya reglerna innebär att gränsvärdet för svavel i tre områden, Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen – det s.k. SECA-området (SOx Emission Control Areas) – sänks till 0,1 viktprocent 2015. Globalt sänks nivån till 0,5 viktprocent 2020 eller – beroende på tillgång – senast 2025. Bestämmelser finns även i direktiv 1999/32/EG, genomfört i svensk rätt genom svavelförordningen (1998:946):

- Inom svenskt sjöterritorium, eller territorialhavet i annan EU-medlemsstat som har införlivat direktivet, får svavelgränsen för marin gasolja (MGO) inte överstiga 0,1 %.
- Inom SECA-området får svavelgränsen för bunkerolja inte överstiga 1,5 %.
- På övriga vattenområden får svavelgränsen för bunkerolja inte överstiga 4,5 %. Ett förbud mot försäljning av bunkerolja med för hög svavelhalt kommer att införas 2015.

**Införandet av svavelgränser inom sjöfarten i SECA respektive globalt**

Källa: Sjöfartsverket

*EU:s regelverk*

Svavelhalt i marina bränslen regleras genom det s.k. svaveldirektivet (EG-direktiv 2005/32).

När det specifikt gäller fartyg i hamn utfärdade EU-kommissionen den 21 december 2009 en rekommendation som innebär en möjlighet för länderna att inte verkställa kravet på 0,1 viktprocent svavel i svaveldirektivet. Detta gäller under en övergångsperiod. Eftersom regeln om 0,1 viktprocent svavel i hamn är genomförd i svensk rätt genom förordningen (1998:946) om svavelhaltiga bränslen, måste en sådan lättnad införas genom en förordningsändring för att vara giltig. Den svenska regeringen beslutade emellertid att inte utnyttja denna möjlighet och förordningen har alltså inte ändrats. Kravet om 0,1 viktprocent svavel i svenska hamnar gäller därför.

*Landanslutningen*

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.

Sverige verkar inom IMO för en gemensam internationell standard för fartyg när det gäller elsystemens spänning, frekvens, antal ledare och kontaktledningens utformning. Landanslutning kräver investeringar från både hamn-



nens 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 en längre tid vid kaj.

I det föregående har det redovisats att riksdagen våren 2010 på regeringens förslag beslutade om en sänkning av energiskatten på elektrisk kraft som förbrukas av fartyg som ligger i hamn. Syftet var att stimulera användningen av landansluten el och därigenom minska utsläpp och buller (prop. 2009/10:144, bet. 2009/10:SkU34, rskr. 2009/10:256).

### *Sjöfartsverkets konsekvensutredning*

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

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

### *Transportstyrelsens tillsynsuppgift*

Transportstyrelsen har i egenskap av tillsynsmyndighet i uppgift att se till att gällande bestämmelser efterlevs, och styrelsen är skyldig att anmäla varje misstanke om överträdelse till polismyndighet eller åklagare.

## **Motionerna**

I motion 2010/11:T284 av Krister Örnfräder (S) framförs synpunkten att samma svavelkrav ska gälla inom sjöfarten i hela Europa. Han hänvisar till beräkningar från skogsindustrierna som visar att det skärpta gränsvärdet för svavelhalten i bränslet skulle öka kostnaderna upp till 70 % för fartyg som trafikerar hamnar i Östersjön och Nordsjön. För såväl regionala och lokala basnäringar som för den svenska sjöfarten innebär detta en uppenbar konkurrensnackdel, sägs det.

De nya svavelkraven är kostnadsdrivande och kan äventyra basindustrin på både kort och lång sikt framförs det i motion 2010/11:T397 av *Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S)*. Frågan bör snarast behandlas på nordisk nivå så att industrin får långsiktiga spelregler och kan undvika snedvriden konkurrens, menar de.

Möjligheten att införa ett krav på katalytisk avgasrening på fartyg i färjetrafik till och från svenska hamnar bör utredas anför det i motion 2010/11:T296 av *Anders Hansson (M)*. Motionären tar i första hand sikte på färjetrafiken. Kostnaden för att utrusta fartyg med katalysatorer är liten i förhållande till vad man vinner i förbättring av luftkvalitet. Det är dock viktigt att eventuella åtgärder är kostnadsneutrala och att konkurrensen inte snedvrids.

I motion 2010/11:T410 av *Lars Gustafsson (KD)* anför det att miljökraven på fartygens bränsle bör anpassas så att de uppfyller sitt miljösyfte och inte leder till ökade transporter med lastbil i stället för med fartyg (*yrkande 8*).

Vidare begärs att miljökraven på sjöfarten anpassas så att de uppfyller sitt miljösyfte och inte leder till ökade transporter med mer miljöskadliga transportslag. Mot den bakgrunden bör miljökraven för sjö- respektive landtransporter synkroniseras, anser motionären. Som exempel nämns att kraven på svavelhalten i fartygsbränsle vid sjötransporter i Östersjön inte bör vara så stränga att landtransporter föredras (*yrkande 10*).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet upprepar sin inställning att sjöfarten relativt sett är ett energieffektivt och klimat- och miljövänligt transportslag. Ett fartyg förbrukar betydligt mindre energi än en lastbil och även mindre än ett tåg. Samtidigt har sjöfarten potential att utföra en avsevärt större andel av transporterna än vad den gör i dag men också att minska utsläppen till luft av olika skadliga ämnen. Det är därför angeläget att miljöanpassningen av fartygen och trafiken drivs vidare så att sjöfartens miljöbelastning minskar.

I Sverige drivs ett utvecklingsarbete när det gäller alternativa bränslen för sjöfarten. Ett exempel är LNG (flytande naturgas). Inom Lighthouse, det marina kompetenscentret i Göteborg, pågår vidare olika forskningsprojekt, t.ex. om selektiv katalytisk reduktion av kväveoxider, om flytande biogas och biodiesel för passagerarfartyg och om strategier för energieffektivisering i rederiverksamheter.

Internationellt pågår löpande arbete med detta syfte. Inom ramen för arbetet i Helcom pågår diskussioner om en inlaga till IMO om införande av ett s.k. NECA-område, dvs. reducerade utsläpp av kväveoxider (N står för kväve) i samma havsområden som SECA. Ett sådant beslut skulle omfatta fartyg byggda 2016 och senare. Inom IMO förs diskussioner om olika ekonomiska styrmedel, såsom skatt, handelssystem och ett system med index för olika fartygstyper.

När det specifikt gäller de s.k. SECA-områdena har det framförts farhågor om att systemet kommer att medföra avsevärt ökade kostnader för såväl svensk sjöfart som svensk industri. Risker för överflyttning av gods-transporter till järnväg eller väg har påtalats. Utskottet vill betona det angelägna i att det råder likvärdiga konkurrensvillkor för såväl sjöfarten som industrin. Utskottet noterar att det pågår utredningar om IMO-regler- nas konsekvenser i olika avseenden och att regeringen i en skrivelse till Europeiska kommissionen i oktober 2009 betonat vikten av att det inte ska finnas någon skillnad mellan de krav som ställs i norra Europa och de som ställs i övriga Europa. Enligt den information utskottet har fått fortsätter regeringen (statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd) att söka möjliga lösningar, även visavi EU, för att effekterna av IMO:s beslut ska lindras. Ett senarelagd ikraftträdande och införande av SECA i hela EU är två förslag som diskuteras.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks de här aktuella motionsförslagen.

## Utsläpp av olja

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet noterar att ett fort- löpande internationellt arbete pågår i syfte att minska såväl avsiktliga som ofrivilliga utsläpp av olja till vatten.

### Motionerna

I motion 2010/11:T369 av Tuve Skånberg (KD) efterlyses åtgärder för att undvika oljeskador i Östersjön. Visserligen har antalet olyckor som förorsakar oljeutsläpp minskat avsevärt, anför motionären men framhåller samtidigt att den mesta föroreningen uppstår när fartygen sköljer sina tankar. Det räcker inte med att hamnarna agerar med utgångspunkt i principen att det ska vara kostnadsfritt att lämna spillolja i hamn. Fartygen väljer ändå att skölja tankarna under gång i Östersjön, detta för att tjäna tid och pengar. Motionären menar att man bör pröva tanken på ett ekonomiskt incitament att lämna spilloljan i hamn. Han liknar detta vid ett pantsystem, i vilket det kan ingå medel såväl från oljebolagen som sådana som annars skulle ha använts för oljesanering till sjöss eller på strand.

Enligt vad som sägs i motion 2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) bör regeringen verka för ett genomförande av överenskommelsen om att fartyg ska kunna lämna spillolja, s.k. sludge, och avfall utan extra kostnad i alla Östersjöns hamnar, dvs. att det ska ingå i hamnavgiften (*yrkande 4*).

## Utskottets ställningstagande

Utsläpp av olja och oljeförorenat vatten är ett betydande problem som påverkar måluppfyllelsen för såväl Giftfri Miljö som Hav i balans och Levande kust och skärgård. Visserligen har skärpt lagstiftning i kombination med ökad flygövervakning minskat antalet oljespill i Östersjöregionen under senare år, men ännu upptäcks uppemot 200 utsläpp årligen. Det kan påpekas att flertalet av de svenska hamnarna har infört ett system för omhändertagande av fartygsavfall enligt no-special-fee-systemet, dvs. avgiftsfri inlämning.

Hithörande frågor togs upp av miljö- och jordbruksutskottet hösten 2010 vid dess behandling av regeringens skrivelse Åtgärder för levande hav (skr. 2009/10:213, bet. 2010/11:MJU5). Det konstaterades då att det finns brister i hur direktivet 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (mottagningsdirektivet) är genomfört i EU:s medlemsländer. I likhet med regeringen ansåg miljö- och jordbruksutskottet att det är angeläget med en översyn av direktivet, särskilt mot bakgrund av bristerna i no-special-fee-systemet. Sverige bör enligt utskottet fortsätta arbeta för att få till stånd en enhetlig hantering inom EU, i synnerhet i Östersjöområdet, och det är bl.a. angeläget att EU-direktivet revideras. Det är vidare, anförde miljö- och jordbruksutskottet, angeläget att se till att hamnarna har förmåga att ta emot avfall från alla fartyg som vill lämna avfall i land. Regeringens avsikt att ge Sjöfartsverket i uppdrag att tillsammans med övriga berörda aktörer se över dessa möjligheter, både nationellt och internationellt, välkomnades därför. Uppdraget ska syfta till att komma till rätta med de problem som finns på området, och en enhetlig tillämpning av reglerna inom Östersjöområdet bör eftersträvas.

Utskottet instämmer i vad miljö- och jordbruksutskottet anför i frågan och utgår från att syftet med uppdraget till Sjöfartsverket – att komma till rätta med rådande problem – också blir realiserat. Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att någon ytterligare åtgärd med anledning av motionsförslagen inte är motiverad; de avstyrks alltså.

## Utsläpp av barlastvatten

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslaget med hänvisning till barlastvattenkonventionen och de åtgärder mot utsläpp av barlastvatten som föreskrivs alternativt rekommenderas i konventionen.

## Bakgrund

### *Barlastvattenkonventionen*

Frågan om utsläpp av barlastvatten behandlades hösten 2009 med anledning av propositionen Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen (prop. 2008/09:229 bet. 2009/10:TU3, rskr. 2009/10:21). Konventionen, som antogs 2004, har till syfte att förebygga, begränsa och slutligen eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment.

Utskottet såg med tillfredsställelse på regeringens förslag om Sveriges anslutning till barlastvattenkonventionen. Enligt utskottets mening kunde ett effektivt genomförande av konventionens bestämmelser minska risken betydligt för spridning av vattenlevande organismer som kan vara skadliga. Vidare anslöt sig utskottet till regeringens förslag att konventionen genomförs framför allt genom en ny lag, barlastvattenlagen.

Riksdagen biföll utskottets förslag om Sveriges anslutning till barlastvattenkonventionen och antog de framlagda lagförslagen. Utskottet utgick från att regeringen aktivt verkar för konventionens snara ikraftträdande

### *Barlastvattenlagen (2009:1165)*

Lagen innehåller bestämmelser om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment i sådant vatten. Syftet är att förebygga, begränsa och eliminera spridning av vattenlevande organismer och patogener som kan skada miljön samt människors hälsa, egendom och resurser. Fartyg ska så långt det är möjligt undvika att ta in barlastvatten som innehåller vattenlevande organismer och patogener som kan vara skadliga.

Innan barlastvatten släpps ut ska det

- behandlas ombord med ett godkänt system
- skiftas
- lämnas i en mottagningsanordning eller
- hanteras med någon annan godkänd metod.

## Motionen

I motion 2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) framförs ståndpunkten att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ska ha mottagningsanordningar för barlastvatten (yrkande 5).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har i det föregående lämnat en redogörelse för barlastvattenkonventionen och för Sveriges anslutning till denna. Konventionen har ännu inte trätt i kraft, men i september 2010 hade 27 stater med drygt 25 % av

världshandelstonnaget anslutit sig till konventionen. Dock krävs att 30 stater, som tillsammans har minst 35 % av världstonnaget i sina register, ansluter sig innan konventionen kan träda i kraft.

Fram till dess att barlastvattenkonventionen träder i kraft har fartyg som går in i nordöstra Atlanten och som kommer från transatlantiska rutter och från rutter som passerar västra Afrika möjlighet att tillämpa frivilliga riktlinjer för skifte av barlastvatten som de avser att släppa ut. Riktlinjerna är inte avsedda att användas av de fartyg som kommer från Medelhavet. Även för fartyg som går mellan hamnar inom nordöstra Atlanten och Östersjön eller ut ur Östersjön finns frivilliga riktlinjer.

Utskottet konstaterar att frivilliga riktlinjer utfärdats i avvaktan på att barlastvattenkonventionen träder i kraft. Vidare utgår utskottet från att Sverige bedriver ett aktivt arbete för att kunna uppfylla sina åtaganden i enlighet med anslutningen till konventionen. Med detta avstyrks motionsförslaget i berörd del.

## Sjöfart i Östersjöområdet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Nyligen har riksdagen tagit beslut om genomförande av en första del av det tredje sjösäkerhetspaketet och en andra del kommer att behandlas av riksdagen senare i vår. Sammantaget innebär paketet att åtgärder kan vidtas för att ytterligare skydda EU:s vatten, däribland Östersjöområdet, mot fartygsolyckor.

### Motionen

Frågan om fartygsrutter och oljeutsläpp i Östersjön tas upp i motion 2010/11: T294 av *Gustaf Hoffstedt (M)*. Trots att utsläpp av olja från fartyg är förbjudet i alla delar av Östersjön har Kustbevakningen registrerat 1 510 utsläpp enbart i svenska vatten mellan 2005 och 2009, anför motionären. Därtill kommer utsläpp som inte har upptäckts. Motionären hävdar att det endast är i ett fåtal fall som registrering av utsläpp leder till straff eller föroreningsavgifter för det fartyg som är skyldigt till utsläppet. De mest trafikerade fartygsrutterna bör ledas bort från Östersjöns mest känsliga områden, såsom Natura 2000-områden, är hans uppfattning.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av en säker och miljöanpassad sjöfart i Sveriges närområde, och då särskilt Östersjöområdet. Östersjön är ett mycket trafikerat inlandhav; varje dygn är 2 000 fraktfar-

tyg (dvs. inte färjor eller fiskebåtar) i rörelse i centrala Östersjön öster och väster om Gotland till och från hamnar i norra Östersjön och Finska viken, och varje år passerar mer än 50 000 fartyg.

Sedan ett antal år är Östersjön av IMO klassat som ett PSSA, dvs. ett särskilt känsligt havsområde. Arbetet med s.k. PSSA-anknutna åtgärder – såsom rutter och områden som ska undvikas – inleddes en tid efter klassningen och löper allttjämt. Inlagor till IMO bereds för närvarande av Danmark och Sverige när det gäller åtgärder i Kattegatt och av Finland och Sverige när det gäller åtgärder i Norra Kvarken. Utöver sedvanlig uppföljning och utveckling av PSSA-anknutna åtgärder i Regeringskansliet och vid berörda myndigheter pågår arbete även i det treåriga s.k. flaggskeppsinitiativet Master Baltic II.

Frågan om sjösäkerheten i Östersjön var också föremål för regeringens överväganden i skrivelsen Åtgärder för ett levande hav hösten 2010. Miljö- och jordbruksutskottet ansåg – i likhet med regeringen – att åtgärder för att ytterligare öka säkerheten och minska risken för olyckor är angelägna. Utskottet delade regeringens uppfattning att det pågående arbetet med att analysera trafikflöden och föreslå trafiksepareringsåtgärder och gemensam trafikövervakning därför bör prioriteras. Utvecklingen av nya tekniska system för navigering och övervakning kan på sikt skapa nya möjligheter att öka sjösäkerheten. Svenska myndigheter bör därför verka för en fortsatt utveckling av olika tekniska tjänster på området. Vidare framhöll miljö- och jordbruksutskottet att den täta sjötrafiken i Sveriges närområde ställer krav på fortsatta insatser för att minska risken för olyckor. Det noterades att IMO har beslutat om krav på elektroniska sjökort (Ecdis) för fartyg över en viss storleksklass. Sjökortet ska införas successivt fram till 2018. Sverige bör fortsätta att vara pådrivande i utvecklingen av elektroniska sjökort i syfte att ytterligare öka sjösäkerheten och underlätta för fartygstrafiken. Vidare hänvisade miljö- och jordbruksutskottet till Helcoms aktionsplan där ett åtagande är att samarbeta om Differential Global Navigation Satellite System (DGNSS) via AIS-systemet (Automatic Identification System) till stöd för navigering. Det nämndes i sammanhanget att Helcomländerna har tagit fram underlag till en gemensam skrivelse till IMO om behovet av att modifiera AIS-informationen för att öka sjösäkerheten.

Som har nämnts i det föregående pågår genomförandet av det tredje sjösäkerhetspaketet i Sverige. Utskottet vill här särskilt lyfta fram de skärpta reglerna om hamnstatskontroll, som innebär en ökad inriktning på s.k. högriskfartyg.

Utskottet finner mot bakgrund av det anförda att det löpande pågår arbete, såväl nationellt som regionalt och internationellt, för att öka sjösäkerheten i Östersjöområdet. Motionsförslaget bör därför inte föranleda ytterligare åtgärd från riksdagens sida, och det avstyrks således.

## Register för fritidsbåtar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet anser alltjämt att det inte är motiverat med ett obligatoriskt båtregister.

Jämför reservation 6 (S, MP, V).

### Motionerna

I motion 2010/11:T313 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (S) begärs att det tidigare obligatoriska registret för fritidsbåtar återinförs. De pekar på att uppemot 90 % av alla bilstöder klaras upp tack vare bilregistret genom vilket man kan spåra fordonet. Båstöder, däremot, klaras bara upp till 25 %, anför det. Ett motsvarande båtregister skulle underlätta för polis och kustbevakning när det gäller att lösa det ständigt ökande antalet båtstöder. Motionärerna anser även att sjösäkerheten skulle öka vid införandet av ett obligatoriskt båtregister genom att det underlättar vid olyckstillbud och vid förebyggande sjösäkerhetsarbete. Registret kan vara självfinansierande genom att båtägarna får betala en mindre avgift för registreringen.

I motion 2010/11:T496 av Ann-Christin Ahlberg (S) är man inne på samma linje. Motionären betonar ett sådant registers betydelse för arbetet med sjösäkerheten; detta är angeläget med tanke på att antalet olyckor med fritidsbåtar har ökat under senare år, menar hon. Samtidigt konstaterar motionären att båtlivet har en prislapp som alla är med och betalar, bl.a. för sjöräddning, sjöpolis och miljöåtgärder. Till skillnad från bilägarna är båtägarna emellertid befriade från skatt, anför hon och förordar en avgift som finansierar samhällets utgifter för båtlivet, gärna beräknad med utgångspunkt i båtens miljöpåverkan (*yrkande 1*).

Även Hillevi Larsson (S) begär i motion 2010/11:T501 att det tidigare obligatoriska registret för fritidsbåtar återinförs och hon anför liknande argument som motionärerna ovan.

### Kompletterande uppgifter

#### *Båtlivsundersökningen 2010*

Med vissa intervall görs s.k. båtlivsundersökningar, och i februari 2011 presenterades den undersökning som avsåg 2010. Av denna framgår att antalet fritidsbåtar i Sverige uppgår till 881 000 och antalet vuxna personer som vistats i fritidsbåt uppgick till 2,5 miljoner. Jämfört med resultatet från den förra undersökningen 2004 innebär siffrorna en ökning med 23 % när det gäller antalet båtar och med 39 % när det gäller antalet personer. I



begreppet fritidsbåt inräknas alla båttyper, alltifrån kajaker och roddbåtar till ruffade segel- och motorbåtar. Undersökningen har genomförts av Transportstyrelsen i samverkan med ett antal myndigheter och organisationer.

### *Tidigare system för registrering av fritidsbåtar*

En obligatorisk registrering av fritidsbåtar infördes den 1 januari 1988. Sjöfartsverket var ansvarig myndighet för registret, men själva registerhållningen sköttes av bilregisterenheterna vid länsstyrelserna. Registreringsplikten omfattade båtar med en längd över 5 meter och som drevs med segel eller motor samt båtar med motor med en minsta motorstyrka på 10 kW (ca 14 hk). De motiv som redovisades för ett register var att det skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick även användas som underlag för planering av turism, friluftsliv och naturvård och för utredningar om skatter, tullar och indrivning. Registret finansierades genom avgifter från båtägarna. Detta statliga fritidsbåtsregister upphävdes den 1 januari 1993.

Samma år, dvs. 1993, inledde Svenska Stöldskyddsföreningen (SSF) på uppdrag av båtförsäkringsbolagen, sin verksamhet med ett frivilligt fritidsbåtsregister. SSF övertog därmed en stor del av uppgifterna i det statliga registret. De viktigaste motiven för försäkringsbolagen att driva registret vidare i frivillig form var att minska antalet bedrägerier och stölder samt att underlätta för polisen och försäkringsbolagen m.fl. att återbörda stulna och försvunna båtar och motorer till rätt ägare. Det frivilliga registret kunde också utnyttjas av sjöräddningen för olika syften. Försäkringsbolagen finansierade registret gemensamt och utan att någon avgift togs ut av båtägarna. Driftkostnaderna för registret uppges ha legat på omkring 3 miljoner kronor per år. Eftersom registret var privat var allmänhetens tillgång till registeruppgifterna begränsade. Den 1 januari 2004 upphörde registret; skälet var att försäkringsbolagen fortsättningsvis inte var beredda att täcka kostnaderna för registerhållningen.

### *Tidigare behandling*

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

Regeringen bör överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhets- och ordningssynpunkt motiverar att det statliga fritidsbåtsregistret återinförs. I det sammanhanget bör regeringen även överväga hur samhällets kostnader för fritidsbåtstrafiken skall betalas. Självfallet bör regeringen vid sina överväganden beakta riksdagens beslut med anledning av motionsyrkandena om en båtskatt och om en obligatorisk ansvarsförsäkring för bl.a. ägare av fritidsbåtar. Resultatet av regeringens överväganden bör redovisas för riksdagen. Vad utskottet nu anfört – och som innebär att syftet med samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga torde få anses tillgodosett – bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Härefter har utskottet behandlat motioner om fritidsbåtsregister under ett stort antal riksmöten. Vid det senaste tillfället, våren 2009, hänvisade utskottet till behandlingen våren 2008 då motionsförslag i ämnet hade avstyrkts. Utskottet anförde att det inte ändrat uppfattning och avstyrkte motionerna (bet. 2008/09:TU12).

### Utskottets ställningstagande

Vid förra årets behandling av motsvarande förslag (bet. 2009/10:TU13) sade sig utskottet ha erfårit att det inte pågick några överväganden i Regeringskansliet om att ett system med register för fritidsbåtar skulle återinföras. Utskottet ansåg för egen del att det inte var motiverat med ett obligatoriskt båtregister och avstyrkte därmed motionerna.

Utskottets uppfattning ligger fast. Berörda motionsförslag avstyrks följaktligen.

## Krav på flytväst

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet hänvisar till det arbete som pågår inom Transportstyrelsen när det gäller krav på flytväst i utrustningen på fritidsbåtar.

### Motionen

I motion 2010/11:T311 av *Christina Oskarsson (S)* anför motionären att det bör införas ett krav på obligatorisk flytväst på sjön. Hon påpekar att kanoter och andra mindre båtar har låg synbarhet på sjöar och hav. Sådana båtar är ofta målade i mörk färg och saknar lanternor, reflexer eller annat som talar om var de finns. För snabbgående båtar är det därför nästan omöjligt att upptäcka småbåtar, framför allt i skymning. Risken för olyckor är stor. Motionären föreslår mot denna bakgrund att det ska vara obligatoriskt för alla som rör sig på vatten att använda flytväst som är försedd med reflexer.

### Kompletterande uppgifter

*Myndigheter m.m.*

*Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket ska enligt instruktionen 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.

### *Transportstyrelsen*

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

Inom Transportstyrelsen pågår sedan en tid ett arbete med att framfreskrifter med krav på att fritidsbåtar ska utrustas med flytvästar. Avsikten är att det ska finnas rätt antal flytvästar för alla ombord och i rätt storlek.

Tillsammans med övriga representanter för det så kallade Sjösäkerhetsrådet, tar Transportstyrelsen fram statistik över döda eller saknade inom fritidsbåtlivet. Ledamöterna i rådet representerar bl.a. Sjöfartsverket, Försvarmakten, Sjöräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen, försäkringsbolagen, Sjösportens Samarbetsdelegation, Båtbranschens Riksförbund, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Svenska Livräddningssällskapet, Riksföreningen Gästhamnar Sverige, Sportfiskarna och sportdykningens organisationer. Rådets främsta uppgift är att genom påverkan av beteenden och attityder inom båtlivet förbättra sjösäkerheten och informera om hur sjöolyckor kan och ska undvikas. Målet är att antalet allvarliga olyckor och förolyckade kontinuerligt ska minska. Informationsarbetet förutsätter att rådet bevakar olycksstatistiken för fritidsbåtlivet och verkar för att vissa olyckor med fritidsbåtar blir utredda. De erfarenheter som kan dras av dessa verksamheter i kombination med de kunskaper som finns representerade inom Sjösäkerhetsrådet ska föras vidare. Även erfarenheter från andra länder ska om möjligt beaktas i informationsarbetet.

### *Bestämmelser om sjöfylleri*

I sjölagen (1994:1009) infördes den 2 juni 2010 en nedre promillegräns för sjöfylleri. Straffansvaret gäller den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, förutsatt att fartyget antingen med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Regeln gäller både yrkessjöfart och fritidssjöfart. Vidare infördes en möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov på sådana personer som omfattas av den nya promilleregeln. Proven får tas av polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen. Om den som är skyldig att lämna prov vägrar att medverka till det eller på grund av en sjötrafikolycka inte kan lämna ett prov, får i stället blodprov tas på honom eller henne.

### *Olycksstatistik*

Under 2010 uppgick antalet omkomna och saknade inom fritidsbåtlivet till 29 personer. Därmed minskade antalet olyckor för andra året i rad. Majoriteten av dem som drunknar eller förolyckas inom båtlivet är över 50 år och mer än hälften av olyckorna sker i insjöar och andra inre vattendrag.

#### **Antalet omkomna eller saknade inom fritidsbåtlivet 2002 – 2010**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Omkomna/ saknade	46	39	32	34	35	35	43	34	29
Varav olyckor	43	35	31	33	35	30	38	31	26

*Källa: Transportstyrelsen.*

Av den båtlivsundersökning som refereras i det föregående framgår att drygt 67 % av båtägarna saknar någon form av examen, t.ex. förarintyg eller skepparexamen. För båtar med en hastighet över 20 knop är samma siffra drygt 53 %. Även inställningen till den nya sjöfyllerilagen har mätts i undersökningen. Av de drygt 88 % av båtägarna som känner till lagen är 82 % positiva.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar nu – liksom förra våren då en motsvarande motion behandlades – att antalet drunknade, omkomna eller saknade inom båtlivet har minskat. Majoriteten av dem som drunknar eller förolyckas inom båtlivet är alltså män, oftast över 50 år, och användningen av flytvästar bland dem som omkommit är låg.

Det är med tillfredsställelse som utskottet noterar en minskning för andra året i rad. Samtidigt vill utskottet understryka det angelägna i att det transportpolitiska målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt nås och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte. Utskottet vill också påminna om att målet inom sjötransportområdet är preciserat så att antalet omkomna fortlöpande ska minska och antalet allvarligt skadade ska halveras mellan 2009 och 2020. I detta syfte fortsätter arbetet med att påverka beteenden och attityder inom båtlivet inom ramen för Sjösäkerhetsrådet. Med hänvisning till detta och till pågående föreskriftsarbete inom Transportstyrelsen avstyrker utskottet motionen.

# 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. Utveckling av sjöfarten, punkt 1 (S)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S) och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

2010/11:T283 av Krister Örnfjäder (S),

2010/11:T329 av Peter Johnsson m.fl. (S),

2010/11:T332 av Jörgen Hellman m.fl. (S) yrkandena 2 och 3,

2010/11:T395 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S),

2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkandena 11 och 12,

2010/11:T437 av Peter Johnsson m.fl. (S) och

2010/11:T439 av Carina Ohlsson m.fl. (S) samt

avslår motionerna

2010/11:T229 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkandena 1–3,

2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkandena 1 och 7,

2010/11:T492 av Mikael Cederbratt (M),

2010/11:T513 av Lars Elinderson m.fl. (M, FP, C, KD) och

2010/11:MJ446 av Tina Ehn m.fl. (MP) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Sjöfarten har – enligt vår uppfattning – en stor potential att utvecklas, och transportererna till sjöss är betydligt mer miljövänliga än transportererna på väg. Dessutom är sjöfart ett energieffektivt sätt att transportera tungt gods. Trots detta utgör sjötransporterna bara en liten del godstransporterna inom landet. Vi menar att ett större utnyttjande av sjöfarten skulle avlasta vägarna, minska slitaget på dem och förbättra miljön. Vi anser det därför viktigt att sjöfarten främjas på olika sätt.

Sverige med sin långa kust är särskilt lämpad för kustnära transporter på både längre och kortare sträckor. Trots att Sverige har EU:s längsta kustremsa har det i modern tid varit svårt att etablera kustnära sjöfart. De olika transportslagen har sina respektive fördelar när det gäller att frakta

skilda typer av gods. Med fartyg och på järnväg transporteras i huvudsak tyngre varugrupper medan landsvägs- och flygtransporter främst används för lättare och ofta mer kapitalintensiva transporter. En satsning på inre vattenvägar och en fortsatt utveckling av sjötransporter mellan svenska hamnar skulle innebära att fartygstransporter som ett led i logistikkedjan på ett bättre sätt skulle komplettera andra transportslag.

I sammanhanget vill vi särskilt framhålla det angelägna i att Vänersjöfarten ges förbättrade förutsättningar. Vänersjöfarten har en stor miljöpolitisk betydelse, men den är viktig även från regionalpolitisk synpunkt. I dag har Vänersjöfarten en outnyttjad potential. Den totala godsvolymen har långsamt sjunkit sedan mitten av 1980-talet samtidigt som de totala godsvolymerna till och från Vänerområdet ökat. Satsningar skulle bli samhällsekonomiskt lönsamma då de skulle bidra till minskat slitage på vägarna, vilket minskar behovet av nyinvesteringar. Vi vill framhålla det dubbla samhällsintresset av en hög vattennivå i Vänern: det ena är att tillvarata vattenkraften och det andra är att främja sjöfarten. Samtidigt får man inte bortse från de risker som finns för vattennivån till följd av de pågående klimatförändringarna.

Vi kan konstatera att en del förbättringar har gjorts, bl.a. när det gäller slussarna i Trollhättan, men flera åtgärder krävs för att förutsättningarna för Vänersjöfarten ska bli fullgoda. I sammanhanget vill vi också framhålla vikten av att fraktfartyg kan ta sig fram i Göteborgsdelen av Göta älv. Det innebär att det är uteslutet med fasta låga broar som skulle hindra person- och godstrafik i Göteborg. Vi anser alltså att regeringen snarast bör lämna besked om vilka åtgärder som kommer att genomföras för att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten. Även betydelsen av Dalslands kanal som infrastrukturell förutsättning för besöksnäringen och friluftslivet bör beaktas, särskilt som de fortsatta möjligheterna till ekonomiskt stöd från EU till Dalslands kanal är osäkra.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **2. Utveckling av sjöfarten, punkt 1 (MP, V)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

2010/11:T229 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkandena 1 och 2 samt

2010/11:MJ446 av Tina Ehn m.fl. (MP) yrkande 2 och

avslår motionerna

2010/11:T229 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 3,

2010/11:T283 av Krister Örnfjäder (S),

2010/11:T329 av Peter Johnsson m.fl. (S),  
2010/11:T332 av Jörgen Hellman m.fl. (S) yrkandena 2 och 3,  
2010/11:T395 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S),  
2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkandena 1, 7, 11 och 12,  
2010/11:T437 av Peter Johnsson m.fl. (S),  
2010/11:T439 av Carina Ohlsson m.fl. (S),  
2010/11:T492 av Mikael Cederbratt (M) och  
2010/11:T513 av Lars Elinderson m.fl. (M, FP, C, KD).

### *Ställningstagande*

Enligt vår uppfattning måste man – för att motverka hotet om klimatförändringar – minska utsläppen av växthusgaser radikalt, och det är centralt att koldioxidutsläppen från transportsystemen minskas. Detta kräver naturligtvis flexibilitet och många typer av åtgärder inom alla samhällssektorer.

Ur energisynpunkt är det bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten, därefter kommer järnvägen och sedan lastbilstrafiken. Det sämsta och dyraste är flyget. Ska vi kunna minska utsläppen måste så mycket godstrafik som möjligt föras över från lastbil till järnväg och båt.

En sådan utveckling har stöd i dagens arbetssätt med en förutsättningslös transportövergripande analys för att ta fram det effektivaste transportsystemet. Sverige har drygt 50 hamnar, och vattenvägarna är en stor möjlighet att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Vid rätt hastighet är friktionen mellan fartyg och vatten liten, och stora godsvolymer kan därför transporteras med minimal energiåtgång.

Det finns stora möjligheter att utveckla och öka sjöfarten både inrikes och i Sveriges närområde, och detta bör kunna genomföras relativt snabbt. Infrastrukturen finns i stora delar redan på plats, och kostnaderna för underhållet av vattenvägarna är närmast försumbara om man jämför med landtransporter på järnväg och väg. En förutsättning är att infrastrukturen i form av järnvägar och vägar kopplade till hamnarna ger en effektiv övergång från sjöfart till landtransport.

Inrikesjöfarten står för mindre än 10 % av godshandlingen i de svenska hamnarna, vilket får anses vara lågt med tanke på Sveriges förutsättningar med lång kust och möjlighet till inlandssjöfart via Vänern och Mälaren. Ett vanligt Vänerfartyg motsvarar 100 långtradare eller 75 järnvägsvagnar. Fyra fartyg på Göta älv varje vardagsdygn motsvarar 400 långtradare eller 15 långa tåg.

En studie som gjorts på uppdrag av Västra Götalandsregionen och Vänerregionens näringslivsråd visar att det redan i dag finns företagsekonomiska förutsättningar för en containerälvpendel i en slinga mellan Göteborg, Vänersborg och Kristinehamn. En förutsättning är att befintliga slussystem underhålls och vid behov utvecklas.

Ett stort hinder för utveckling av den inre sjöfarten i Sverige är att våra inre vattenvägar inte är införlivade i EU:s gemenskapslagstiftning på detta område. Den utredning som nu redovisats med en analys och genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar bör resultera i att denna förändring görs.

Sammanfattningsvis anser vi att åtgärder bör vidtas för att överföra godstrafik från väg till båt och att säkra och utveckla inre vattenvägar.

Detta bör ges regeringen till känna.

### **3. Isbrytarverksamheten, punkt 3 (S)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S) och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (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 motion

2010/11:T397 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S) i denna del och

avslår motion

2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkande 13.

#### *Ställningstagande*

Isbrytarverksamheten hotas i hög grad av de planer som finns att omfördela kostnaderna till förfång för sjötransporterna längs Norrlandskusten. Detta är djupt oroande och utgår inte på något sätt bra förutsättningar eller spelregler för den tunga industrin. Utan långsiktiga spelregler riskerar investeringar i industrin att skjutas på framtiden eller till och med helt utebli.

Visserligen finns förslag om samordning av isbrytning mellan Sverige och Finland, men ett formellt beslut och ett avtal saknas alltså. Samordning krävs också när det gäller lotsverksamheten. Vi är övertygade om att en samordning, t.ex. genom avtal om samordnade aktiviteter, kan bidra till en kostnadseffektiv sjöfart.

Hithörande frågor bör snarast tas upp på en gemensam nordisk nivå i syfte att dels ge industrin och sjöfarten långsiktiga spelregler, dels att undvika en snedvridning av konkurrensen – alternativt får man kompensera de berörda branscherna för en sådan snedvridning.

Detta bör ges regeringen till känna.



#### 4. Allmänt om sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor, punkt 5 (V)

av Siv Holma (V).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 2010/11: MJ294 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 7 och avslår motion 2010/11: MJ421 av Tuve Skånberg (KD) yrkande 3.

##### *Ställningstagande*

Transporter på havet har många fördelar jämfört med transporter på land. Bränsleförbrukningen och utsläppen av växthusgaser är lägre, investeringar i vattenvägar är mycket låga jämfört med vägar och järnvägar och trafiksäkerheten är hög. Däremot påverkar sjöfarten miljön negativt genom de kemiska ämnen som läcker eller släpps ut, utsläpp från avlopp samt olycksrisker och oljeutsläpp. Hittills svaga miljökrav för sjöfarten har gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara. Till exempel finns det inget krav på katalysator för att minska kväveoxidutsläppen. I dag finns väl beprövad katalysorteknik som tar bort 90 % av sådana utsläpp. Inom EU har man genom beräkningar kommit fram till att de stora fartygen är på väg att bli den största källan till utsläpp av svaveloxider (försurning och hälsoproblem) och kväveoxider (övergödning och hälsoproblem) i EU.

Enligt EU:s energiskattedirektiv ska medlemsstaterna bevilja skattebefrielse för bränsle för fiskefartyg i gemenskapens vatten. Direktivet medger en möjlighet att införa nationella undantag och variationer, men alla fiskerier runt Östersjön har någon form av skattebefrielse för bränsle avsedd för fiskefartyg. Dessa subventioner bidrar inte bara till utfiskningen av fiskbestånden utan även till växthuseffekten och föroreningar i Östersjön.

Mot denna bakgrund förlås följande åtgärder.

- Sverige bör aktivt driva frågan om en kraftig skärpning av sanktionerna för oljeutsläpp.
- Det bör införas krav på att alla fartyg som trafikerar EU:s vatten ska ha katalysatorer.
- Fokus för utvecklingen av fartyg ska ligga på skrov, propellrar och motorer som är miljöanpassade.
- Sverige bör agera aktivt för att EU ska ändra energiskattedirektivet så att bränslesubventionerna avvecklas.

Detta bör ges regeringen till känna.

## 5. **Utsläpp av svavel- och kväveoxider, punkt 6 (S, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S) och Siv Holma (V).

### *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

2010/11:T284 av Krister Örnfjäder (S) och

2010/11:T397 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S) i denna del och

avslår motionerna

2010/11:T296 av Anders Hansson (M) och

2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD) yrkandena 8 och 10.

### *Ställningstagande*

Sverige har som ett land med kvalitetssjöfart en stor möjlighet att verka i internationella sammanhang för att åstadkomma en global sjöfart med minskad miljö- och klimatpåverkan. Svenska rederier och hamnar ligger långt före andra vad gäller miljöhänsyn. Detta beror delvis på att Östersjön är ett s.k. svavelkontrollområde (SECA-område) och att det finns många rederier och hamnar som drivit på utvecklingen. Flera svenska rederier är världsledande på miljöområdet. Vi ser med tillfredsställelse på det arbete som pågår inom IMO för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Det är absolut nödvändigt att minska sjöfartens utsläpp av såväl kväve och svavel som partiklar. Vi vill dock understryka att arbetet med att minska sjöfartens miljöpåverkan nu riskerar att ske på ett sätt som snedvrider konkurrensen och som allvarligt missgynnar svensk industri i förhållande till industrin i andra länder.

Nya svavelkrav ställs på sjöfarten i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen som innebär att gränsvärdet för svavel sänks från 1,5 till 0,1 viktprocent 2015. Vi anser att de skärpta kraven på svavelhalt i marint bränsle i SECA-området kommer att bli starkt kostnadsdrivande, och de utgör därmed ett stort hot mot basindustrin i Norrland. Beräkningar från Sjöfartsverket – och dess motsvarighet i Finland – visar att kostnaderna för sjötransporter kommer att öka med 20–50 % beroende på typ av gods. Detta kommer att innebära en ökad kostnad på ca 28 miljarder kronor, enligt en redovisning från skogsindustrierna och kommer medföra negativa konsekvenser på sjöfartens och svensk industris konkurrenskraft. Enligt samma redovisning beräknas bränslekostnaderna för sjöfarten öka med 50–55 % fram till 2015. För fartyg som trafikerar hamnar i Östersjön och Nordsjön kan kostnadsökningarna bli upp till 70 %.

För våra regionala och lokala basnäringar samt för sjöfarten innebär detta en uppenbar konkurrensnackdel.

För att undvika en sådan negativ utveckling måste riksdagen ge regeringen i uppdrag att arbeta för att samma regler ska inte bara gälla för norra Europa utan inom hela Europa.

Det är också nödvändigt att säkerställa att skärpta regler för sjöfarten inte leder till ökade landtransporter. Sjöfartsverkets rapport om konsekvenserna av de nya svavelreglerna inom SECA-området måste därför tas på största allvar. Det är nödvändigt att regeringen med kraft agerar inom IMO för ett regelverk som ger minskad miljöpåverkan från sjöfarten och samtidigt undviker att ge svensk industri och svensk sjöfart sämre konkurrensförutsättningar. Således anser vi att Sverige bör driva frågan om att IMO ska utforma en strategi för att minska klimatpåverkan från sjöfarten. Sverige bör också driva frågan om att utöka Östersjöns och Nordsjöns svavelkontrollområden till att även innefatta kväveoxider och partiklar. Vidare bör Sverige vara pådrivande för att hela Europas vatten ska bli utsläppskontrollområde för svavel- och kväveoxider samt partiklar. Slutligen kräver vi att Sverige agerar kraftfullt inom IMO för att samtliga farvatten ska omfattas av regelverket om utsläppskontrollområde för svavel- och kväveoxider samt partiklar. Syftet är således att åstadkomma en generell ambitionshöjning när det gäller nivån och omfattningen samt förhindra överflyttning av godstransporter från sjöfart till landtransporter.

Sjöfarten är i likhet med järnvägen ett bra transportalternativ eftersom stora mängder gods kan transporteras energieffektivt. Men medan utsläppen på land faktiskt minskar, fortsätter utsläppen från fartygen att öka. År 2020 förväntas sjöfarten svara för mer än 50 % av svavel- och kväveutsläppen i Europa. Luftföroreningar från fartyg påverkar miljö och hälsa på olika sätt – svaveldioxid och kväveoxid orsakar surt nedfall, vilket är skadligt för både den naturliga miljön och byggnadsmiljön. Luftmiljön i våra hamnstäder ställs inför särskilda problem genom en kombination av sjöfart och lastbilstrafik. Sjöfartens lastnings- och lossningsoperationer sker dessutom ofta mitt i städerna där hamnområdet ofta ligger. I Göteborg, Stockholm, Malmö, Helsingborg, Trelleborg och flera andra stora hamnstäder drabbas människor av olika hälsoproblem på grund av kombinationen av vägtrafikens och sjöfartens utsläpp av föroreningar och buller. Göteborgs hamn är Nordens största hamn och en viktig framgångsfaktor för svensk industri. Hamnen har utmärkt sig internationellt för sitt miljöarbete, bl.a. för att ligga långt framme med elanslutning. Utbyggnad och utökad användning av landström är en mycket bra åtgärd för att få ned emissionerna lokalt och utsläppsökningen av koldioxid. Luftföroreningarna minskar med 94–97 % enligt en EU-rapport. Svensk sjöfart och svenska hamnanläggningar är föregångare inom miljöområdet, och dess olika initiativ har rönt stor internationell uppmärksamhet. För att minska miljöutsläppen är det viktigt att regeringen gör elanslutning för fartyg i hamn till standard och ger

positivt incitament för fartygsoperatören att vilja investera för att kunna ansluta till el i hamnen. Det lönar sig både för klimatet och för hälsan hos människorna i hamnstäderna.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **6. Register för fritidsbåtar, punkt 10 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2010/11:T313 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S),

2010/11:T496 av Ann-Christin Ahlberg (S) yrkande 1 och

2010/11:T501 av Hillevi Larsson (S).

### *Ställningstagande*

Det obligatoriska 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 sådant 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 i detta avseende inte har nåtts. Ett register skulle underlätta vid såväl inträffade olyckor och tillbud som vid förebyggande sjösäkerhetsarbete. Genom registrering, med tydligt registreringsnummer, skapas också förutsättningar för en säker identifiering av fritidsbåtar, vilket underlättar övervakningen. Systemet skulle samtidigt försvåra smitning från en olycksplats. Även vid stöld och annan brottslighet skulle ett obligatoriskt båtregister vara till stor nytta. Polisen och Kustbevakningen skulle lättare kunna identifiera stulna båtar och därmed klara upp det ständigt ökande antalet båtstölder. I dag är det svårt att finna ägarna till de båtar som påträffas och som saknar någon form av märkning. Uppklaringsprocenten är flerfaldigt mycket högre för stulna bilar än för stulna båtar.

Frågan om återinförandet av ett obligatoriskt båtregister har varit föremål för en utredning, och flera tunga remissinstanser är positiva till att ett sådant system återinförs eftersom ett det kan underlätta arbetet för många intressenter. De kontakter som vi har haft 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 2010

*2010/11:T221 av Lars Hjälmered och Lars-Arne Staxäng (båda M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett särskilt regelverk för mindre fartyg och en tillhörande utbildning.

*2010/11:T228 av Annelie Enochson (KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förändringar i utbildningen av svenskt fartygsbefäl.

*2010/11:T229 av Anita Brodén m.fl. (FP):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att överföra godstrafik från väg till båt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att säkra och utveckla inre vattenvägar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inre vattenvägar, som Göta älv, Trollhätte kanal samt Väneren och Mälaren, införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.

*2010/11:T244 av Gunnar Andrén (FP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att instruera Transportstyrelsen att ändra det svenska tolkningsbeslutet av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt traditionsfartyg har för skärgårdsboendes utkomstmöjligheter liksom för turism och den oerhört viktiga bilden av en levande skärgård.

*2010/11:T283 av Krister Örnfjäder (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en satsning på inre vattenvägar och kustnära sjöfart.

*2010/11:T284 av Krister Örnfjäder (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att samma svavelkrav inom sjöfarten ska gälla inom hela Europa.

*2010/11:T294 av Gustaf Hoffstedt (M):*

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

*2010/11:T296 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.

*2010/11:T311 av Christina Oskarsson (S):*

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

*2010/11:T313 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S):*

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

*2010/11:T329 av Peter Johnsson m.fl. (S):*

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

*2010/11:T332 av Jörgen Hellman m.fl. (S):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utvecklingsstrategi för Vänersjöfarten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Dalslands kanal.

*2010/11:T368 av Otto von Arnold (KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna för att staten går in som lånegarant för att påskynda utbyggnaden av Trelleborgs hamn, vilken är ett riksintresse och utpekad som en av landets strategiskt viktigaste hamnar.

*2010/11:T369 av Tuve Skånberg (KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att undvika oljeskador i Östersjön.

*2010/11:T395 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S):*

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

*2010/11:T397 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om långsiktiga spelregler för sjöfarten.

*2010/11:T407 av Billy Gustafsson m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att peka ut Norrköpings hamn som strategisk, vilket skulle innebära att hamnen i så fall ges prioritet i fördelningen av statliga investeringsmedel.

*2010/11:T410 av Lars Gustafsson (KD):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om internationella register.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fördela kostnaderna för hamnarna mer rättvist mellan transportslagen och låta landtransporterna ta hälften av kostnaderna för omlastning mellan sjö och land.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att garantera konkurrensneutralitet genom att direkt föra över de internationella reglerna för besättningens behörighet i den svenska lagtexten.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att genomföra överenskommelsen om att fartyg ska kunna lämna sin spillolja, s.k. sludge och avfall utan extra kostnad i alla Östersjöns hamnar, dvs. att det ska ingå i hamnavgiften.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ska ha mottagningsanordningar för barlastvatten.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att förnya slussarna i Göta älv och Södertälje kanal, för att stärka sjöfarten på Vänern och Mälaren.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att arbetet med s.k. sjömotorvägar bör ges högsta prioritet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljökraven på fartygens bränsle ska anpassas så att de uppfyller sitt miljösyfte och inte leder till ökade transporter med lastbil i stället för fartyg.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statliga medel långsiktigt bör avsättas för att täcka en del av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur.



10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljökraven på sjöfarten bör anpassas så att de uppfyller sitt miljösyfte och inte leder till ökade transporter med mer miljöskadliga transportslag.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram ett handlingsprogram för att förbättra villkoren för kustsjöfarten och inlandssjöfarten.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inkludera de svenska sjöarna och farbara vattendragen i EU:s definition av inre vattenvägar.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att finna en ny finansieringsform för isbrytarverksamheten.

*2010/11:T425 av Margareta B Kjellin (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att påbörja utbildning av fartygstransportörer för offshoreverksamhet.

*2010/11:T437 av Peter Johnsson m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar som ökar Vänersjöfartens konkurrenskraft.

*2010/11:T439 av Carina Ohlsson m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att vidta åtgärder för att förbättra Vänersjöfartens villkor.

*2010/11:T492 av Mikael Cederbratt (M):*

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

*2010/11:T496 av Ann-Christin Ahlberg (S):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att skapa ett båtregister.

*2010/11:T501 av Hillevi Larsson (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett båtregister.

*2010/11:T513 av Lars Elinderson m.fl. (M, FP, C, KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vänersjöfarten bör klassas som inlandsvattenväg enligt EU:s regler för inre vattenvägar m.m.

*2010/11:MJ294 av Jens Holm m.fl. (V):*

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjöfartens miljöpåverkan.

*2010/11:MJ421 av Tuve Skånberg (KD):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att EU bör ge teknikbistånd till de nya medlemsstaterna så att de kan uppgradera sina fartyg i sjösäkerhetskänseende.

*2010/11:MJ446 av Tina Ehn m.fl. (MP):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ för att EU-kommissionen och medlemsstaterna ska utveckla en handlingsplan som gör det möjligt att vidta åtgärder gentemot flaggstater som säljer bekvämlighetsflaggor.