

Motion till riksdagen

1989/90:T619

av Roy Ottosson m.fl. (mp)

Sjöfarten

Sjöfarten utgör en mycket viktig del av svenskt transportväsende. Den är också i hög grad internationell och omgärdas med förhållandevis få regler.

1. Energi

Sjöfart är ofta ett mycket energisnålt transportsätt när det gäller godstransporter, men mer tveksamt när det gäller persontransporter. Detta framgår av tabellerna nedan.

TABELL 1. Energieffektivitet för persontrafik.

Med hjälp av energiekvivalenter redovisas nedan energiförbrukningen i kWh/personkilometer vid olika transportalternativ

<i>Transportmedel</i>	<i>Energiekvivalent</i>
Fjärrtåg	
– vattenkraft	0.11 kWh/personkilometer
– oljekondens	0.31 kWh/personkilometer
Pendeltåg	
– vattenkraft	0.13 kWh/personkilometer
– oljekondens	0.37 kWh/personkilometer
Personfärja	0.56 kWh/personkilometer
Flygbåt/Svävare	1.96 kWh/personkilometer

(Siffrorna för färja och båt för Malmö–Köpenhamn)

TABELL 2. Energiekvivalenter för godstrafik.

Den specifika energiåtgången, räknat i kWh/tonkilometer, för olika transportslag, har beräknats vara:

<i>Transportmedel</i>	<i>Energiekvivalent</i>
Järnväg	
– vattenkraft	0.084 kWh/tonkilometer
– oljekondenskraft	0.24 kWh/tonkilometer

Lastbil med släp	0.26 kWh/tonkilometer
Oljetanker (28 000 TDW)	0.01 kWh/tonkilometer
Bulkfartyg	0,051 kWh/tonkilometer
Danlink	0.45 kWh/tonkilometer

Mot. 1989/90
T619

(Med bulkfartyg avses stora fartyg som är mest lämpade för godstransporter över långa distanser och som har en genomsnittshastighet på 13–14 knop.)

För att få en rättvisande bild av den faktiska energiåtgången för en viss gods-transport måste transporternas alla delar räknas. Många godstransporter är kombinationer av flera transportsätt och omlastningar är energikrävande. Godstransporterna ska ofta gå från en fabrik till en annan, och avgörande kan då vara tillgången till eget järnvägsspår, egen hamn etc.

2. Miljö

Om sjöfarten har stora fördelar ur energisynpunkt så borde den ha stora fördelar ur miljösynpunkt. Men så är dessvärre inte fallet. Utsläppen av luftföroreningar som kolväten, svaveldioxid och kväveoxider är ofta betydande – någon avgasrening förekommer knappast ej, och bränslekvaliteterna är inte sällan dåliga.

Sjöfarten ger också upphov till såväl avsiktliga som oavsiktliga utsläpp rakt ut i vattnet. Det kanske mest beryktade miljöproblemet är katastrofala oljeutsläpp från tankerfartyg. Dessa oljeutsläpp har en direkt förödande effekt på praktiskt taget allt levande i havet och på stränder som drabbas. Men de många små oljeutsläppen som de flesta fartyg gör sig skyldiga till torde sammantaget vara lika allvarliga. Även andra utsläpp, allt från latrin och vanligt hushållsavfall till dumpning av miljöfarliga ämnen och gifter, utgör sammantaget ett stort miljöproblem.

Märkligt nog har sjöfarten länge undantagits från mer ingående miljökrav från ansvariga politiker och myndigheter. Det måste bli en snar ändring av detta missförhållande!

- Sjöfarten ska omfattas av minst samma långtgående avgaskrav som andra trafikslag. I ett första steg ska mindre miljöskadliga bränslen användas. Till senast 1995 bör avgaskraven vara minst motsvarande dem som då gäller för lastbilar.
- Kontrollen av och reglerna för sjötransporter av miljöfarligt gods måste skärpas med utökat lotstvang, säkrare förvaring ombord och förbud mot vissa särskilt farliga ämnen och transporter om de inte är nödvändiga eller bättre alternativ finnes.
- Olja ska märkas så att utsläppskällan kan identifieras. Supertankrar ska helt förbjudas i Östersjön. Övriga oljetankrar måste förses med särskilda säkerhetsanordningar som t.ex. dubbla bottnar, för att förhindra oljeutsläpp även om olyckan skulle vara framme.
- Sverige måste ta initiativ till och aktivt driva långtgående miljökrav på sjöfarten internationellt. Det första steget borde vara att ställa strikta ut-

släppskrav för färjor i inter-nordisk trafik. Det andra steget borde vara en europeisk överenskommelse för närsjöfarten. Och på sikt bör hela världens sjöfart omfattas av samma långtgående regler.

Mot. 1989/90
T619

3. Sjöfartens allmänna utveckling

Sverige kan betraktas som en ö i transportsammanhang. Vi är således starkt beroende av sjöfarten för våra internationella transporter. Mer än 85 % av allt gods som importerats till Sverige kommer på fartyg.

Med hänsyn till detta och behovet att minska energianvändningen av miljöskäl, och då i synnerhet förbrukningen av fossila bränslen, vill vi befrämja sjöfartens utveckling på landsvägstrafikens bekostnad.

Vår bedömning är att det finns goda möjligheter att utöka såväl kustsjöfarten som den internationella sjöfarten. En betydande överkapacitet förekommer idag på många håll, som borde kunna tas tillvara på ett bättre sätt. En förutsättning för detta är dock att sjöfartens miljöproblem i hög grad åtgärdas.

Det nuvarande sjöfartspolitiska stödet för fjärrsjöfart, som i princip innebär att den svenske redaren får tillbaka arbetsgivareavgifterna och därmed i detta avseende ekonomiskt likställs med andra länders redare, finner vi vara tillfredsställande. Vi har också stött dess införande. Med anledning av att detta skedde bara för ett år sedan, och vi redan ser en positiv trend mot ökad inflagnings av fartyg, ser vi nu inget skäl för ytterligare stöd eller förändringar vad gäller fjärrsjöfarten.

Närsjöfarten och kustsjöfarten borde dock kunna utvecklas mer. Vi menar att möjligheten att transportera på sjön bör tas i beaktande när miljökonsekvensanalyser görs av större industriprojekt, vägprojekt etc. En sådan trafikmässig miljöprovning ska naturligtvis också omfatta järnvägen som alternativ. Den lösning som ger det bästa samhällsekonomiska resultatet, med fullt beaktande av den fulla miljökostnaden, bör normalt få företräde.

4. Fritidsbåtar

Fritidsbåtar blir allt vanligare, och den senare tidens utveckling mot motorstarka båtar som går fort och bullrar mycket har gett upphov till betydande störningar för såväl miljön som för många människors livskvalitet.

Idag finns inget krav på utbildning eller kompetens för att få framföra mindre fritidsbåtar. Det finns ingen straffbarhetsgräns för alkoholpåverkan hos den som framför båten. Det finns inte ens krav på att sjötrafikföreskrifterna ska finnas med i båten. Detta betyder sammantaget att något av anarki råder på sjön för närvarande.

För att råda bot på det föreslår vi:

- att samma straffbarhetsgräns för sjöonykterhet ska gälla som för rattonykterhet
- att lämplig utbildning och behörighet ska krävas för att få framföra fartyg som är minst 7 meter långt, eller är maskindrivet och har en maximal hastighet på minst 7 knop
- att såväl sjötrafikföreskrifterna som "kort A" (symboler och förkort-

ningar för svenska sjökort) ska medföras på fartyg som framdrivs av maskineri eller segel.

Sjötrafikföreskrifterna behöver också ses över och förbättras bl.a. med hänsyn till den ökande fritidsbåtstrafiken. Det är t.ex. inte självklart att liten båt ska vika för stor när det gäller fritidsbåtar. En kanotist bör sålunda kunna ges samma rätt som en liten motorbåt med överstark motor. Vi föreslår att regeringen tillsätter en kommitté som ser över dessa föreskrifter.

Det finns dock ett fritidsbåtsregister. Vi har tidigare ifrågasatt detta eftersom det är en erbarmligt dålig konstruktion. Vi har dock samtidigt krävt att någon typ av certifikat eller tillståndsbevis, samt att beskattning för motorstarka fritidsbåtar ska införas. Med hänsyn till att båtregistret nu är etablerat föreslår vi nu att det förbättras på följande punkter:

- att fartyg under 7 meter och maskindrivna fartyg med en maximal fart under 7 knop ska befrias från registreringskyldighet,
- att registret kompletteras med uppgift om huruvida ägaren har förarintyg eller kustskepparintyg eller högre, vilken motoreffekt båten har, samt båtens bredd.

Sjösäkerhetsrådets årliga rapporter har endast i undantagsfall innehållit uppgifter om personskador andra än dödsfall. Det innebär att statistiken för olyckor till sjöss är ofullständig. Detta är en brist som bör åtgärdas omgående.

Vid ovarsamhet eller vårdslöshet till sjöss kan även fritidsbåtar utgöra stor fara för alla inblandade. Exempel på vårdslöst beteende kan vara brott mot sjövägningsreglerna, fortkörning, körning som i onödan vållar besvär för andra båtar och fartyg, samt körning som i väsentlig grad stör andra människor eller miljö vid strand. Det är viktigt att sådant stävjas i högre grad än vad som nu sker. Som straffsanktion bör indragen behörighet för att få framföra fartyget, och i grövre fall även indraget körkort för bil, kunna komma ifråga.

5. Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten att utveckla sjöfarten av energiskäl,

[att riksdagen hos regeringen begär förslag till avgaskrav och krav på bränslekvalitet för sjöfarten att införas senast 1 januari 1991, och att kraven därefter trappas upp för att bli minst motsvarande dem som gäller för den tunga vägtrafiken.¹⁾

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

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

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

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

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

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

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

[att riksdagen beslutar att samma straffbarhetsgräns för sjöonykterhet skall gälla som för rattonykterhet, i enlighet med vad som anförts i motionen.²⁾

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

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

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

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

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

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

Stockholm den 21 januari 1990

Roy Ottosson (mp)

Kjell Dahlström (mp)

Anna Horn af Rantzien (mp)

Carl Frick (mp)

¹ 1989/90:J6771

² 1989/90:L906