



## Sjöfart

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar trafikutskottet 33 motionsyrkanden om sjöfartsfrågor i sammanlagt 26 motioner från allmänna motionstiden 2007.

Motionerna rör bl.a. sjöfartens finansiering, säkerhets- och miljörelaterade sjöfartsfrågor, M/S Estonias förlisning och frågor om fritidsbåtar. Beträffande sjöfarten på Väneren och Mälaren m.m. utgår utskottet från att regeringen noggrant följer utvecklingen och återkommer i frågan i den till hösten 2007 aviserade infrastrukturpropositionen. Samtliga motioner avstyrks av utskottet.

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

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	7
Ärendet och dess beredning .....	7
Bakgrund .....	7
Sjöfartens omfattning .....	7
Nationella myndigheter m.m. ....	7
Internationellt samarbete .....	9
IMO .....	9
EU .....	10
Helcom .....	11
Nordsjökonferensen .....	11
Ospar .....	11
Trafikutskottets utlåtande om EU:s framtida havspolitik .....	11
Utskottets överväganden .....	14
Allmänt om sjöfarten .....	14
Utveckling av sjöfarten .....	14
Sjöfart i Vänern och Mälaren m.m. ....	18
Sjöfartens finansiering .....	23
Sjökartering .....	26
Miljö- och säkerhetsrelaterade sjöfartsfrågor .....	28
PSSA-frågor m.m. ....	28
Utsläpp av kväve- och svaveloxider, miljödifferenterade hamnavgifter m.m. ....	33
Utsläpp av olja .....	37
Fyrar .....	39
Behörighetsfrågor .....	40
M/S Estonias förlisning .....	43
Mindre fartyg och fritidsbåtar .....	46
Skolfartyg .....	46
Äldre skärgårdsbåtar .....	48
Register för fritidsbåtar .....	50
Förläpvis för fritidsbåt .....	51
Hastighetsbegränsning till sjöss .....	51
Avfallsfrågor inom sjöfarten .....	52
Reservationer .....	54
1. Sjöfartens finansiering, punkt 3 (v, mp) .....	54
2. PSSA-frågor m.m., punkt 5 (v, mp) .....	55
3. Utsläpp av kväve- och svaveloxider, miljödifferenterade hamnavgifter m.m., punkt 6 (s) .....	56
4. Utsläpp av kväve- och svaveloxider, miljödifferenterade hamnavgifter m.m., punkt 6 (v, mp) .....	57
5. Utsläpp av olja, punkt 7 (v, mp) .....	58
6. Register för fritidsbåtar, punkt 13 (s, v, mp) .....	58
7. Förläpvis för fritidsbåt, punkt 14 (s, v, mp) .....	60
8. Avfallsfrågor inom sjöfarten, punkt 16 (v, mp) .....	60

*Bilaga*

Förteckning över behandlade förslag .....	62
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007 .....	62

## Utskottets förslag till riksdagsbeslut

### 1. Utveckling av sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T253 av Jörgen Johansson (c) yrkande 1 och

2007/08:T321 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp).

### 2. Sjöfart i Vänern och Mälaren m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T273 av Staffan Anger (m),

2007/08:T413 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s),

2007/08:T458 av Christina Oskarsson m.fl. (s) och

2007/08:T485 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, kd, c).

### 3. Sjöfartens finansiering

Riksdagen avslår motion

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4.

*Reservation 1 (v, mp)*

### 4. Sjökartering

Riksdagen avslår motion

2007/08:T344 av Mikael Oscarsson (kd).

### 5. PSSA-frågor m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 2,

2007/08:T355 av Sinikka Bohlin och Ann-Kristine Johansson (båda s),

2007/08:T428 av Håkan Juholt (s) och

2007/08:MJ366 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 3.

*Reservation 2 (v, mp)*

### 6. Utsläpp av kväve- och svaveloxider, miljödifferenterade hamnavgifter m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T213 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 1,

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6,

2007/08:T400 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s) och

2007/08:MJ366 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 16.

*Reservation 3 (s)*

*Reservation 4 (v, mp)*

### 7. Utsläpp av olja

Riksdagen avslår motion

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1.

*Reservation 5 (v, mp)*

## 8. Fyrrar

Riksdagen avslår motion

2007/08:T339 av Krister Hammarbergh (m).

## 9. Behörighetsfrågor

Riksdagen avslår motion

2007/08:T361 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s).

## 10. M/S Estonias förlisning

Riksdagen avslår motion

2007/08:T347 av Kjell Eldensjö (kd).

## 11. Skolfartyg

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T229 av Lars Hjalmered och Lars-Arne Staxäng (båda m)  
och

2007/08:T266 av Isabella Jernbeck (m).

## 12. Äldre skärgårdsbåtar

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T494 av Gustav Blix (m) och

2007/08:T498 av Gunnar Andrén (fp) yrkande 9.

## 13. Register för fritidsbåtar

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T205 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s),

2007/08:T290 av Lars Wegendal m.fl. (s) i denna del,

2007/08:T418 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s) och

2007/08:T508 av Peter Jeppsson m.fl. (s).

*Reservation 6 (s, v, mp)*

## 14. Förarbevis för fritidsbåt

Riksdagen avslår motion

2007/08:T290 av Lars Wegendal m.fl. (s) i denna del.

*Reservation 7 (s, v, mp)*

## 15. Hastighetsbegränsning till sjöss

Riksdagen avslår motion

2007/08:T429 av Jan-Olof Larsson (s).

## 16. Avfallsfrågor inom sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T439 av Christin Hagberg (s) och

2007/08:MJ366 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 31–33.

*Reservation 8 (v, mp)*

Stockholm den 13 mars 2008

På trafikutskottets vägnar

*Ibrahim Baylan*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Jan-Evert Rådström (m), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s), Sten Nordin (m), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Annelie Enochson (kd), Eliza Roszkowska Öberg (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Désirée Liljevall (s) och Per Lodenius (c).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas 33 motionsyrkanden om sjöfartsfrågor i sammanlagt 26 motioner från allmänna motionstiden 2007.

Motionerna rör främst sjöfarten på Vänern och Mälaren m.m., sjöfartens finansiering, säkerhets- och miljörelaterade sjöfartsfrågor, M/S Estonias förlisning och frågor om fritidsbåtar.

Sådana motioner från allmänna motionstiden som gäller sjöfartens infrastruktur, hamnfrågor m.m. behandlas i samband med en till hösten 2008 aviserad proposition om den långsiktiga planeringen för trafikens infrastruktur och kommer därmed att omföras till nästa riksmöte.

Företrädare för Sveriges hamnar har inför utskottet lämnat upplysningar och synpunkter om bl.a. hamnverksamheten i Sverige.

## Bakgrund

### **Sjöfartens omfattning**

Sveriges geografiska läge och stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en viktig roll i det svenska transportsystemet. Omkring 90 % av all export och import räknat i transporterad vikt går på lastfartyg eller färjor i något skede i transportkedjan. Faktorer som talar för en fortsatt ökning av godsvolymer till sjöss är EU-utvidgningen, utvecklingen av handeln i Östersjöområdet och en generellt ökad handel.

### **Nationella myndigheter m.m.**

#### *Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för sjöfarten. Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Enligt förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket är huvuduppgifterna bl.a. att

- utöva tillsyn över sjösäkerheten och ha samordningsansvaret för trafiksäkerhetsarbetet inom sjöfarten,
- tillhandahålla lotsning,
- svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder,
- svara för sjöräddning,
- svara för isbrytning,
- svara för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras,

- svara för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning),
- svara för samordning av sjögeografisk information inom Sverige.

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.

Inom Sjöfartsverket finns en sjöfartsinspektion och de andra enheter verket bestämmer. Chefen för sjöfartsinspektionen ansvarar för samt beslutar om föreskrifter och beslutar i enskilda fall i frågor om sjösäkerhet, förorening från fartyg, behörigheter för sjöfolk, bemanning av fartyg, arbetsmiljö, vilotider, sjöfartsskydd och hamnskydd i den mån dessa frågor ankommer på Sjöfartsverket. Vidare ansvarar chefen för sjöfartsinspektionen för tillsyn över efterlevnaden av sådana föreskrifter och beslut liksom för undersökning av olyckor inom vissa angivna områden i den mån sådana undersökningar ankommer på Sjöfartsverket.

En utredning pågår för inrättande av en ny myndighet den 1 januari 2009, preliminärt benämnd Transportinspektionen. Myndigheten avses samordna arbetet med att kontrollera att säkerhet och skydd efterlevs för alla fyra transportslagen. Syftet är att effektivisera statlig förvaltning och stärka tillsynen av trafiksäkerheten och miljön. Transportinspektionen ska också vara registermyndighet för de fyra transportslagen och företräda Sverige i de organisationer där regelutveckling inom myndighetens ansvarsområden sker.

Utredningen har i februari 2008 lämnat ett delbetänkande om inrättandet av en gemensam inspektionsmyndighet, Transportinspektionen – En myndighet för all trafik (SOU 2008:9). Senast den 2 maj 2008 ska utredningen redovisa behovet av och föreslå eventuella författningsändringar. Även vilka verksamheter inom Luftfartsstyrelsen, Vägverket, Järnvägsstyrelsen, Banverket och Sjöfartsverket som föreslås bli överförda till den nya myndigheten ska redovisas.

### *Rederinämden*

Rederinämden ska medverka till att den svenska handelsflottan får rimliga konkurrensvillkor, som leder till en hög transportkvalitet för näringslivet. Enligt sin instruktion (2007:1160) har nämnden till uppgift att pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Rederinämden ska följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart.



### *Kustbevakningen*

Kustbevakningen svarar för samordning av de civila behoven av sjöövervakning och förmedlar civil sjöinformation till berörda myndigheter. Vidare svarar Kustbevakningen för sjötrafikövervakning av såväl handels-sjöfarten som fritidsbåttrafiken på svenskt territorialvatten och inom svensk ekonomisk zon. Myndigheten bedriver vidare sjösäkerhetstillsyn genom att utöva tillsyn av förpackat farligt gods i hamnar och i övrigt i enlighet med den överenskommelse som finns mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Kustbevakningen är även ansvarig myndighet för miljöräddningen i Sverige.

### **Internationellt samarbete**

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

#### *IMO*

FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Inom IMO bedrivs också arbete med ökade kvalitetskrav på flaggstaters sjöfartsadministrationer. Även frågor om s.k. sjöfartsskydd ingår i IMO:s uppgifter. IMO har 167 medlemsstater. Sverige är medlem sedan år 1959.

Fyra internationella konventioner är av särskild betydelse.

- FN:s havsrättskonvention, *Unclos* (United Nations Convention of the Law of the Sea), innehåller bl.a. regler om havets indelning i olika vattenområden och kuststaternas jurisdiktion över dessa områden. Enligt *Unclos* gäller principen om rätt till oskadlig genomfart i internationella sund.
- Sjösäkerhetskonventionen, *Solas* (International Convention for the Safety of Life at Sea), är det grundläggande internationella regelverket för sjösäkerhetsarbetet. Den 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). Dess bilaga VI om luftföroreningar från sjöfarten trädde i kraft i maj 2005. Inspektion och övervakning är en uppgift för medlemsländerna. Nyligen har ett frivilligt system för granskningssystem antagits (Voluntary IMO Member State Audit Scheme), till vilket Sverige har anslutit sig.

- Konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakt-hållning, *STCW* (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping för Seafarers och den tillhörande koden, *STCW 95*), har till syfte att främja säkerhet och miljöskydd till sjöss.

Det är IMO som svarar för systemet med s.k. PSSA-klassning (särskilt känsligt havsområde, Particularly Sensitive Sea Area).

## EU

EU:s insatser inom sjösäkerhets- och havsmiljöområdena är i betydande utsträckning förknippade med IMO:s arbete och inriktas primärt på ett effektivt och enhetligt införande av de internationella överenskommelser som träffats inom IMO. Därutöver verkar EU för medlemsstaternas regionala intressen när det gäller sjösäkerhet och havsmiljö, inte minst på grund av de haverier som ägt rum inom EU-ländernas vattenområden. Som en följd av oljetankfartyget Erikas förlisning utanför Frankrikes kust i december 1999 har EG-kommissionen lagt fram förslag till åtgärdsprogram Erika I och Erika II. Arbetet med Erika III-paketet, som numera går under benämningen det tredje sjösäkerhetspaketet, pågår. Det innehåller följande sju förslag till rättsakter och är det hittills största.

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

Enligt kommissionens mening kan förslagen inte ses isolerade utan bör behandlas som ett odelbart paket; detta avses bidra till att uppfylla målen i den temainriktade strategi för havsmiljön som kommissionen presenterade hösten 2005. Grönboken En framtida havspolitik för EU som lades fram våren 2006 är i sin tur en utveckling av strategin. Efter det att konsultationsperioden för grönboken avslutats presenterade kommissionen hösten 2007 en handlingsplan för en havspolitik för EU (KOM[2007] 574).

Kommissionen förbereder också ett fjärde sjösäkerhetspaket med fokus på sjöfartens arbetsvillkor.

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1460/2002 har en europeisk sjösäkerhetsbyrå (Emsa) inrättats. Dess uppgift är att

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

### *Helcom*

Helsingforskommissionen (Helcom) är det verkställande organet för Helsingforskonventionen av år 1974 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 Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland, Sverige och Tyskland samt Europeiska gemenskapen (EG). För beslut inom Helcom krävs enhällighet. I november 2007 antog Helcom vid ett ministermöte en handlingsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan, BSAP). Syftet är att åstadkomma en drastisk minskning av föroreningarna och återupprätta Östersjöns ekologiska balans till år 2021.

### *Nordsjökonferensen*

Nordsjökonferensen är ett politiskt samarbete för regeringarna och syftar till att skydda och förbättra Nordsjöns miljö. På sjöfartsområdet har främjande av miljövänlig sjöfart, luftföroreningar och marint skräp diskuterats. För närvarande är arbetet primärt inriktat på att fullfölja de inom konferensen gjorda åtagandena.

### *Ospar*

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

## **Trafikutskottets utlåtande om EU:s framtida havspolitik**

Riksdagen behandlade våren 2007 Europeiska kommissionens grönbok EU:s framtida havspolitik – En europeisk vision för haven, KOM(2006) 275. I grönboken presenterades tanken på en samordnad gemensam havspolitik för EU. Hittills har de olika politikområden som påverkar EU:s havsområden utvecklats oberoende av varandra, utan hänsyn till hur helheten påverkas, anför det. Denna fragmentering kan leda till målkonflikter

med i vissa fall negativa konsekvenser för havsmiljön eller havsanknutna näringar. Samtidigt finns en ständigt ökande efterfrågan på verksamheter i och i anslutning till EU:s hav och havsområden. Exempel ges på hur en sådan havspolitik skulle kunna utformas, och förslag till nya verktyg och nya former att styra förvaltningen av haven efterlyses.

Utskottet framhöll i sitt utlåtande En framtida havspolitik för EU (2006/07:TU14) sin positiva grundsyn när det gäller en för EU gemensam havspolitik såsom utgångspunkt för en europeisk debatt för hållbar tillväxt samt för bevarande och förbättring av den marina miljön. För att en sådan gemensam politik ska vinna det förtroende den förtjänar är det nödvändigt att den enbart är grundad på åtgärder som ger mervärde såväl för medlemsstaterna som för olika aktörer och att detta mervärde tydliggörs. Utskottet ansåg att det huvudsakliga mervärdet med en gemensam havspolitik framför allt ligger i möjligheten att åstadkomma synergieffekter mellan de olika politikområdena. Samtidigt uttryckte utskottet sin bestämda uppfattning att en gemensam havspolitik inte bör tillåtas leda till nya omfattande regleringssystem. Inriktningen måste vara effektiviseringar, förenklingar och konsolidering av redan existerande regelverk som bedöms nödvändiga, utmönstring av obsoleta regler samt en mycket omsorgsfull konsekvensanalys och prövning av eventuella förslag till nya regler. I utlåtandet kommenterade utskottet vissa specifika frågor, däribland sjöfart, miljörelaterade havsfrågor, fiskerinäringen och styrformerna.

### **Budgetpropositionen för år 2008**

Regeringen har i budgetpropositionen för år 2008, utgiftsområde 22, beträffande resultatredovisningen för delmålen En säker sjöfart och En god miljö lämnat bl.a. följande uppgifter.

#### *En säker sjöfart*

Verksamhetsmålet för En säker sjöfart är en sjöfart där ingen dödas eller allvarligt skadas. Som resultat anges att antalet omkomna/saknade inom sjöräddningens ansvarsområde uppgick till 34 personer, vilket är en ökning med åtta personer från 2005.

Sjöfartsinspektionen har under året skrivit 13 utredningsrapporter avseende sjöolyckor. Med dessa rapporter, utländska rapporter och uppseendeväckande händelser som grund har man publicerat 19 redogörelser som belyser utredningsresultat och erfarenheter vilka syftar till att höja säkerhetsnivån.

EU har under året fortsatt sin behandling av det tredje sjösäkerhetspaketet, bl.a. direktivet om hamnstatskontroll. Syftet är att ännu tydligare fokusera på fartyg som bedöms utgöra en högre risk än andra. Enligt gällande direktiv ska Sverige, genom sjöfartsinspektionen, utföra kontroller på 25 % av de utländska fartyg som kommer till landet. Detta mål har uppnåtts.

Under året har man arbetat med att tillsammans med danska sjöfartsmyndigheter införa en gemensam sjötrafikövervakning i Öresund. Projektet är medfinansierat av EU, och ett avtal som reglerar formerna för ett gemensamt pilotprojekt om att inrätta och driva en sjötrafikledningscentral i Malmö har ingåtts mellan Danmark och Sverige.

Sjöfartsverket har deltagit aktivt i det internationella arbetet i syfte att främja sjösäkerheten. FN:s sjöfartsorganisation IMO har granskat svenska myndigheter för att se hur Sverige lever upp till sina åtaganden som sjöfartsnation. Sverige fick ett mycket gott betyg av IMO vid denna granskning.

### *En god miljö*

Verksamhetsmålet för En god miljö är att sjötransportsystemet anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla och att en god hushållning med naturresurser främjas. Som resultat anges att en gemensam aktionsplan för havsmiljön har slutförts under 2006. Arbetet, som letts av Naturvårdsverket, är ett samarbete mellan 16 olika myndigheter, däribland Sjöfartsverket. Aktionsplanen består av 30 åtgärder, och Sjöfartsverket är aktivt inom ett flertal av dessa åtgärder.

I strävan att skydda miljön i Östersjön har Sjöfartsverket under år 2006 fortsatt att medverka i ett projekt i Sankt Petersburg med syfte att minimera risken för och upprätthålla en god beredskap mot utsläpp.

Sjöfartsverket har tillsammans med Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) redovisat ett regeringsuppdrag om hur ett handelssystem med utsläppsrätter för kväve- och svaveloxider skulle kunna utformas så att sjöfarten ingår. Utredningen visar att ett sådant system är tekniskt möjligt att utforma. Regeringen har låtit remittera utredningen.

Sjöfartsverket har aktivt deltagit i det internationella regelskapande arbetet inom främst IMO, EU och Helcom i syfte att höja nivån på sjösäkerheten och minska sjöfartens negativa påverkan på miljön.

# Utskottets överväganden

## Allmänt om sjöfarten

### Utveckling av sjöfarten

#### **Utskottets förslag i korthet**

Motioner (fp, c) som bl.a. går ut på en utveckling av sjöfarten så att man främjar en överflyttning av godstransport på väg till transporter till sjöss avslås av riksdagen. En hänvisning görs till pågående utredningsarbete och till arbetet inom EU för främjande av s.k. närsjöfart.

#### **Motionerna**

I motion 2007/08:T253 av Jörgen Johansson (c) framhålls behovet av ett utvecklingsprogram för den inhemska sjöfarten. Motionären anser att det finns en stor potential för ökad andel inrikes gods, samtidigt som det skulle medföra en stor miljöinsats. Sveriges långsträckta kuster och stora insjöar, med väl utbyggda hamnar, skulle på ett framträdande sätt kunna avlasta lastbilstransporter. Detta skulle aktivt medverka till klimatförbättringen samtidigt som stort slitage på landets vägar stoppas. Uppbyggnaden av ett mer sjöbaserat transportnät fordrar insatser från såväl näringslivet som samhällets sida (yrkande 1).

I motion 2007/08:T321 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) efterlyses åtgärder för att göra det möjligt att överföra godstrafik från väg till båt längs den svenska västkusten. Det svåraste miljöproblemet som kommer att drabba våra barnbarn är klimatförändringarna, anser motionärerna. Transporterna svarar för en stor del av koldioxidutsläppen, men samtidigt är sjötransporterna det från energisynpunkt bästa transportslaget. I motionen pekar man på s.k. *short sea shipping* mellan Helsingborg och Travemünde, som avlastar E 6:an genom Skåne något. Motionärerna föreslår bl.a. en ny ro-ro-linje mellan Norge och Tyskland för avlastning av E 6:an på motsvarande sträckning.

#### **Kompletterande uppgifter**

##### *Hamnstrategiutredningen*

Hamnstrategiutredningens slutbetänkande Hamnstrategi – strategiska hamnader i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58) avlämnades i september 2007. Dess huvuduppgift var att identifiera hamnar av särskilt strategisk betydelse för det svenska godstransportsystemet och föreslå reger-

ingen vilka hamnar som ska ges prioritet i förhållande till övriga när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I prioriteringsarbetet skulle hela Sverige beaktas. Samtidigt anges att återkommande översyner bör genomföras av vilka hamnar som ska vara prioriterade.

I utredningsdirektiven hade angetts sex kriterier som stöd i prioriteringsarbetet:

1. godsomsättning – godsmängd, godsets värde, antal lastenheter, färjetrafik samt möjligheter att erbjuda intermodala lösningar
2. infrastruktur – befintlig infrastruktur till och från samt inom hamnen
3. miljö – miljödifferenterade hamnavgifter, aktivt miljöarbete i hamnen
4. säkerhet och skydd – arbetsmiljö, trafiksäkerhet och skyddsarbete i hamnen
5. utveckling – utvecklingspotentialen för hamnen
6. samarbete – huruvida hamnen i olika former samverkar med andra hamnaktörer i och utanför regionen eller nationen.

Som strategiska hamnar föreslås Göteborg, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Karlshamn i samverkan med Karlskrona, Norrköping, Stockholm (Kapellskär), Gävle, Sundsvall och Luleå. De utvalda hamnarna bör ha olika roller i godstransportsystemet.

Konsekvensförslaget för de strategiska hamnarna innefattar ett sjöpaket och ett landpaket.

Sjöpaketet innebär att Sjöfartsverket ska svara för sjösäkerhetsanordningar (farledsunderhåll inklusive underhållsmuddring) ända in till kaj. Vidare ska det bli bättre service på lotstjänster (nedkortad väntetid från dagens fem timmar till tre), och det finns förslag på en särskild överenskommelse om sjötrafik på Mälaren med Väneröverenskommelsen som modell.

Landpaketet handlar om hamnanslutningar; bl.a. bör trafikverken åläggas att årligen rapportera till regeringen hur man avser att avhjälpa flaskhalsar till de strategiska hamnarna. Vidare föreslås en prioritering av de infrastrukturobjekt där regional enighet nåtts och där det finns en finansieringsöverenskommelse om gemensam finansiering.

De strategiska hamnarna föreslås åta sig vissa förpliktelser. Bland annat ska hamnarna vara allmänna, ta emot alla kunder och vara dygnet-runt-öppna. Vidare förutsätts att de strategiska hamnarna ska medverka i regionala överenskommelser om finansiering av sjö- och landinfrastruktur. Strategiska hamnar ska också bedriva en ambitiös och aktiv miljöpolitik.

### *Lotsutredningen*

Lotsutredningen skulle enligt sina direktiv belysa hur ny teknik kan underlätta och effektivisera lotsarbetet samt förutsättningarna att utveckla lotsning från en central i land. En översyn av vilka krav som ska gälla för att få verka som lots och om det finns anledning att föreslå förändringar i det förfarande som finns i dag för att få lotsdispens ingick också. Även frågan

om effekterna av den korssubvention som finns i dag mellan lotsnings- och farledsavgifter skulle analyseras. Slutligen skulle även förslag läggas fram till de författningsändringar som övervägandena gett upphov till.

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

- De principiella rättsreglerna för lotsning regleras i en särskild lotslag.
- Grundläggande behörighetskrav för lotsar fastställs i lotslag. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer preciserar behörighetskrav för lotsar samt utfärdar och återkallar behörighetsbevis.
- Lotsens kvalifikationer ska prövas av sjöfartsinspektionen.
- Till böter eller fängelse i högst sex månader ska den kunna dömas som lotsar fartyg eller på annat sätt utför lotsuppgifter på svenskt territorium utan giltigt behörighetsbevis.
- Försvarsmakten ges i uppgift att inventera inom vilka ytterligare områden sekretessen för djupdata kan upphävas för att möjliggöra ett borttagande av kravet på svenskt medborgarskap för lotsar.
- Sjöfartsverket ska ta fram, digitalisera och på Internet publicera standardfärdplaner för viktigare farleder.
- Sjöfartsverket och sjöfartsinspektionen ska inleda en försöksverksamhet med landbaserad lotsning. En oberoende organisation ska följa och utvärdera försöksverksamheten.
- Ett utrustningskriterium ska införas vid bedömning av om lotsplikt ska föreligga.
- Befälhavarens ansvar att tillkalla lots ska författningsregleras.
- Kommunikation föreslås ingå i lagens definition av lotsning.
- Fartyg registrerade i flaggstater på Paris MoU:s svarta lista ska omfattas av lotsplikt.
- Lägre befäl med lotsdispens ska kunna använda sin lotsdispens även om befälhavaren inte har en dispens.
- Giltighetstiden för lotsdispenser ska vara fem år.
- Sjöfartsinspektionen får ett helhetsansvar för examination vid lotsdispenser.
- Sjöfartsinspektionen ges i uppdrag att utforma ett mer flexibelt regelverk för lotsplikt.
- Förenklat dispensförfarande vid färd i korridor med standardiserade färdplaner ska vara möjligt.
- Möjligheten till generell lotsdispens avvecklas.
- Kunskapsupbyggnad – lotsningens effekter ska utvärderas.

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



## *EU-åtgärder*

Kommissionen har lagt fram ett program för främjande av närsjöfart. Programmet är indelat i 14 insatsområden som vart och ett innehåller olika åtgärder. Det rör sig främst om olika åtgärder för att underlätta tullhantering, förenkla dokument- och administrationsrutiner, uppmuntra genomförande av Marco Polo-programmet, harmonisera lastenheter samt främja en mer miljövänlig sjöfart. Sjömotorvägarna är ett projekt inom TEN-T för att förbättra och effektivisera godstransporterna.

## **Utskottets ställningstagande**

Våren 2007 behandlade utskottet en motsvarande motion om utveckling av bl.a. den inhemska sjöfarten. Utskottet framhöll som sin mening att sjöfarten är ett fundamentalt transportsätt och att den inhemska sjöfarten har en stor potential. Vidare pekade utskottet på då pågående utredningsarbeten när det gäller dels lotsningsverksamheten i Sverige, dels utpekande av strategiska hamnar. Enlig utskottets mening kunde resultaten av dessa utredningar komma att bidra till ett bra underlag för överväganden om förutsättningarna även för den inhemska sjöfarten. Någon anledning till ett särskilt utvecklingsprogram fanns inte, ansåg utskottet, som därmed avstyrkte den aktuella motionen (bet. 2006/07:TU9).

Utskottet kan konstatera att ca 90 % av Sveriges utrikeshandel transporteras sjövägen. I Sverige minskar emellertid insjöfarten, detta till skillnad från utvecklingen i andra EU-länder. Det är angeläget att frågan om sjöfartens roll i godstransportssystemet lyfts fram i det fortsatta transportpolitiska arbetet. Insjöhamnar kan ha en viktig funktion för att avlasta ansträngd infrastruktur på land. Det är mot denna bakgrund av stor vikt att konkurrensvillkoren för inrikes sjöfart är neutrala jämfört med andra transportslag.

Som har redovisats i det föregående har Hamnstrategiutredningen lagt fram sitt slutbetänkande och Lotsutredningen ett delbetänkande; den 2 maj kommer Lotsutredningen att presentera sitt slutbetänkande. Såväl dessa utredningsbetänkanden som resultatet av annat utredningsarbete avses ligga till grund för den infrastrukturproposition som har aviserats till hösten 2008. Utskottet ser därför inte något skäl att föregripa denna process.

Vad härefter gäller förslaget om överföring av godstrafik från väg till fartyg längs den svenska västkusten utgår utskottet från att Sverige även fortsättningsvis i EU aktivt – och tillsammans med andra EU-länder – söker utveckla attraktiva transportlösningar som förmår ta till vara sjöfartens fördelar, t.ex. i sjömotorvägskonceptet.

Mot bakgrund av vad som nu har sagts avstyrker utskottet här aktuella motioner.

## Sjöfart i Vänern och Mälaren m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner (s, fp, m, kd, c) med förslag om åtgärder för att främja sjöfarten i Vänern och Mälaren. Förslagen gäller lotsningen i bl.a. dessa vatten. Utskottet delar motionärernas uppfattning om såväl Vänersjöfartens som Mälarsjöfartens stora betydelse och potential. Det är därför angeläget att intentionerna bakom Väneröverenskommelsen vidmakthålls och utvecklas, menar utskottet, som också ser också positivt på Lotsutredningens förslag om en motsvarande överenskommelse för sjöfarten på Mälaren. I båda fallen är syftet att främja näringslivets utveckling och öka tillväxten i respektive region. Utskottet utgår från att regeringen i sitt beredningsarbete och i sin kommande infrastrukturproposition beaktar vad utskottet har anfört.

### Motionerna

I motion 2007/08:T458 av Christina Oskarsson m.fl. (s) krävs att förutsättningarna för Vänersjöfarten förbättras. Utan denna sjöfart hade industrierna runt Vänern inte haft samma konkurrenskraft. Det finns stor kapacitet när det gäller både själva vattenleden och hamnarna, och marginalkostnaderna för ytterligare ett fartyg är mycket låga. Staten och andra intressenter måste gå vidare med en ny Väneröverenskommelse för att öka godsvolymer på Vänern.

I motion 2007/08:T485 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, kd, c) riktas intresset främst mot hamnar för Vänersjöfarten. Man anser det anmärkningsvärt att Hamnstrategiutredningen inte har pekat ut någon insjöhamn. Samtidigt påpekas att ökad konkurrens från tåg- och lastbilstrafik samt strukturförändringar har gjort att godstrafiken de senaste åren minskat kraftigt för sjöfarten. I motionen pekas också på de EU-satsningar på inre vattenvägar som görs; inlandssjöfarten anses ha den lägsta samhällsekonomiska samhällskostnaden. Motionärerna utgår från att regeringen snabbt vidtar åtgärder och därvid beaktar vad som anförs för att ge hamnar som är nödvändiga för Vänersjöfarten status som strategiska hamnar.

En översyn av gällande regler för farleds- och lotsavgifter efterlyses i motion 2007/08:T413 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s). Motionärerna anser att nuvarande system medverkar till att konkurrensen snedvrids då kostnaderna för att nyttja en insjöhamn är betydligt högre jämfört med en kusthamn. Från samhällssynpunkt är detta negativt genom att samordningen mellan olika transportslag försvåras. Som exempel framförs lotskostnadernas ökning i Norrköping.

I motion 2007/08:T273 av Staffan Anger (m) anförs att en översyn av Sjöfartsverkets ställning på lotsmarknaden bör genomföras. Motionären pekar på utvecklingen av lotskostnaderna i Mälaren, som anges ha ökat med 100 % sedan år 2000. En av anledningarna till kostnadsökningen är att engelska språket inte är accepterat som lotsspråk, att modern teknik saknas och att antalet dispenser från lotsplikt är mycket begränsat. Genom ökad konkurrens skulle systemet kunna effektiviseras, menar motionären.

## **Kompletterande uppgifter**

### *Vänern och Mälaren*

#### **Vänern**

Vänern är med sin yta om 5 648 km<sup>2</sup> Sveriges största insjö. Sju av de elva hamnarna ingår i Vänerhamn AB, som är ett gemensamt hamnbolag som bildats för att effektivisera hamnverksamheten i Vänern och som till den övervägande delen ägs av de berörda kommunerna. Lotsplikt gäller på hela Vänern. Lotsningarna inom Vänerns sjötrafikområde är långa till följd av långa farleder, vilket kan medföra att två eller flera lotsar kan behövas för vissa sträckningar. Ingen av lotsningarna på Vänern tar mindre än fem timmar. Lotsbeställningscentralen för Vänerns sjötrafikområde ligger i Trollhättan men väntas under våren 2008 flytta till VTS-centralen i Göteborg. Antalet lotsningar på Vänern uppgick under år 2006 till 926; antalet lotsdispenser inom Vänerns sjötrafikområde var samma år 71.

#### **Mälaren**

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

### *Väneröverenskommelsen*

En särskilt utsedd förhandlingsman presenterade i september 2002 den s.k. Väneröverenskommelsen, som innehöll förslag till åtgärder som sammantaget skulle sänka Vänersjöfartens kostnader och öka dess effektivitet. Åtgärderna syftade till att skapa förutsättningar för en fortsatt utveckling av

handelssjöfarten på Vänern. Överenskommelsen var också i linje med EU:s strävanden att styra över vägtransporter till kust- och kanalsjöfart, och EU har satsat på ett projekt med nya kanalfartyg mellan norra Vänern och Duisburg i Tyskland. Sjöfartsverket gavs i uppdrag att följa genomförandet av överenskommelsen och lämnade en rapport i september 2003 till både regeringen och parterna om resultatet. I rapporten konstaterade man att flertalet punkter i överenskommelsen hade fullföljts och att kvarvarande punkter skulle komma att genomföras. Ett viktigt åtagande som härefter har genomförts är Sjöfartsverkets övertagande av Vänerens Seglationsstyrelses verksamhet, vilket genomfördes den 1 juli 2004. Vidare inledde Sjöfartsverket en kompletterande uppföljning av Väneröverenskommelsen i april 2005. Därvid kunde konstateras att de återstående åtgärderna, nämligen borttagandet av Göteborgs hamns passageavgifter och omstruktureringen och rationaliseringen av Vänerhamn AB, skulle komma att genomföras. Dåvarande regeringen anmälde i budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:1 utg.omr. 22) att Väneröverenskommelsen därmed var fullföljd.

### *Hamnstrategiutredningen*

I det föregående har en redovisning lämnats av Hamnstrategiutredningens slutbetänkande Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska gods-transportsystemet (SOU 2007:58). I denna berörs även hamnarna i Vänern och Mälaren, vilka omnämns som avlastningshamnar av betydelse. I ett första steg för urval av hamnar, kvalificerade att vara strategiska, ingick Mälarhamnar och Vänerhamn AB. I det förslag som därefter lades fram under benämningen Sjöpaket ingick också förslag på en särskild överenskommelse om sjötrafik på Mälaren med Väneröverenskommelsen som modell.

### *Lotsutredningen*

Även Lotsutredningens delbetänkande Lotsa rätt! (SOU 2007:106) har redovisats i det föregående.

Enligt vad som sägs i denna finns i Väneröverenskommelsen en punkt enligt vilken en provverksamhet med vidgat lotsdispensförfarande tillämpas för sjötrafiken på Göta älv, Trollhätte kanal och Vänern från den 1 januari 2003. Provverksamheten ska utvärderas efter tre år (9 §). Utredaren påpekar att någon sådan provverksamhet emellertid inte har kommit i gång.

Bland de förslag som utredaren har presenterat i sitt delbetänkande är det några av dem som särskilt har bäring på Vänern och Mälaren.

## Lotsplikt och lotsdispens

Utredaren förespråkar ett mer riskbaserat system för skyldigheten att anlita lots, s.k. lotsplikt. Även förenklade regler om undantag från lotsplikten, s.k. lotsdispens, föreslås.

När det gäller effekterna av förslagen för trafiken på Mälaren och Vänern gör utredaren följande bedömning. Likheter mellan Vänern och Mälaren är att båda insjöarna är dricksvattentäkter och därmed extra sårbara vid sjöolyckor. Vidare finns det inte – med ett undantag – någon båtmannaorganisation i vare sig Mälaren eller Vänern, då båda är lotspliktigt vatten. Skillnaderna är däremot stora när det gäller farledernas svårighetsgrad; Mälaren präglas av komplexitet, främst i form av trånga farvatten.

Enligt befintlig ordning får en innehavare av lotsdispens köra endast sex timmar i sträck med sin dispens. Denna regel kan innebära att det vid vissa tillfällen krävs två dispensinnehavare ombord på Mälaren och Vänern till följd av den långa lotsleden. För att underlätta för rederierna bör därför möjligheten att framföra fartyget ungefär åtta timmar övervägas i de fall en dispensinnehavare mönstrar på för att biträda fartyget endast under en begränsad sträcka. En förutsättning är att gällande arbetstidsregler kan efterlevas.

Utredaren bedömer att det i Mälaren kan vara svårt med t.ex. färd i korridorer eller landbaserad lotsning. Däremot kan flexibla lotspliktsgränser underlätta för trafiken på Mälaren liksom möjligheten för lägre befäl att framföra fartyget utan att befälhavaren har en lotsdispens.

För Vänern kan en förbättring av Milskärsleden genom Lurö skärgård innebära att lotsplikten upphör på stora delar av Vänern och ersätts med lotsningar in till respektive hamn. Det noteras att Sjöfartsverket har inlett en förstudie för att undersöka förutsättningarna för denna led, vilket skulle kunna förändra omfattningen av lotsplikten på Vänern och öka möjligheterna till lotsdispens. Ett alternativ kan vara ett förenklat dispensförfarande på stora delar av Vänern, vilket skulle innebära att fartyg som uppfyller på förhand uppställda villkor får möjlighet att – utan prövningsförfarande – färdas utan lots på Vänern med undantag för färd till och från hamn. Däremot bör fartyg med farligt gods vara tvungna att anlita lots även fortsättningsvis.

Utredaren konstaterar att oavsett om lotsplikten upphävs eller om ett förenklat dispensförfarande blir aktuellt på Vänern innebär det att frågan om lotsutsättning för lotsningar in till respektive hamn måste lösas. Sammantaget handlar det om cirka åtta hamnar, och det är inte rimligt att Sjöfartsverket håller med lotsbåtar och båtmän i alla hamnar. Utredaren föreslår därför att Sjöfartsverket i samråd med berörda aktörer, t.ex. Vänerhamnar, Vänerregionens näringslivsråd och rederier, gemensamt hittar former för att transporten av lotsar ska fungera. Utredaren anser att frågan om lotsutsättning med helikopter kan vara en kompletterande möjlighet för bl.a. Vänern; det hänvisas till eventuella förslag i Helikopterutredningen (Fö 2007:05).

### **Finansieringsmodell för lotsning**

Grunderna för lotsavgifterna regleras i förordningen (1999:215) om lotsavgifter. Avgifterna fastställs och debiteras av Sjöfartsverket enligt Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2006:14) om lotsbeställning och lotsavgifter. Lotsavgifter debiteras i förhållande till lotsad tid och det lotsade fartygets storlek. Principerna för uttag av lotsavgifter är i huvudsak lika i hela landet. Sjöfartsverket kan medge nedsättning av lotsavgiften om det är förenligt med verkets ekonomiska intressen. Om det finns synnerliga skäl får verket även medge befrielse från avgift. Rabatterna får inte medges om det snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen.

Avgifterna vid lotsning på Mälaren är rabatterade med 32 %. För lotsningar inom Vänerens sjötrafikområde utgår en rabatt med 65 %. För fartyg som vid anlöp av hamn i Väner tar lots enbart i hela Göta älv och Trollhätte kanal utgår en extra rabatt med 6 %.

Utredaren har haft i uppdrag att utvärdera möjligheterna till en högre grad av kostnadstäckning för lotsningsverksamheten. Han påpekar att finansieringen hänger nära samman med frågan hur lotsningen organiseras, och han avvaktar därför med såväl bedömning som förslag till slutbetänkandet. I delbetänkandet redovisar han sina överväganden om lotsavgifterna för Väner respektive Mälaren.

När det gäller Väner pågår inom Sjöfartsverket en förstudie för att undersöka möjligheterna att förändra Milskärsleden genom Lurö skärgård och förbättra utmärkningen. Om en sådan förändring kan genomföras på ett sätt som innebär att en större del av Väner kan bli fri från lotsplikt eller att en form av förenklat dispensförfarande blir möjlig saknas, enligt utredarens mening, skäl att behålla rabatten på lotsavgiften. Även om lotsplikten upphör på stora delar av Väner väntas den dock bli kvar in till hamnarna. Sjöfartsverket bör därför tillsammans med Vänerhamn AB och andra aktörer i området finna former för hur båttransport av lotsar på ett effektivt sätt ska kunna lösas i aktuella hamnar.

Vad gäller Mälaren anser utredaren att motiven för rabatterade lotsavgifter är otydliga. Det är inte klarlagt om rabatterna ska ses som kompensation för långa lotsningar eller för att det kan ta tid i slussar och vid broöppningar eller slutligen om rabatterna är motiverade av regionalpolitiska skäl. Det kan därför övervägas om inte rabatterna på sikt kan reduceras eller avvecklas.

### *Utredning om farledsavgifter*

Inom Sjöfartsverket pågår en översyn av systemet med farledsavgifter som är tänkt att träda i kraft den 1 april 2008 (se nedan under rubriken Miljörelaterade sjöfartsfrågor).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågan om Vänersjöfart flera gånger tidigare, senast våren 2007 (bet. 2006/07:TU9). Såsom utskottet anförde vid detta tillfälle torde genomförandet av Väneröverenskommelsen innebära att en grund har lagts för en fortsatt utveckling av Vänersjöfarten. Vidare anförde utskottet att resultatet av pågående utredningsarbete skulle påverka Vänersjöfarten. Det gällde bl.a. ny teknik för effektivisering av lotsningen liksom utvärdering av försöket med den lotsdispens som provats på Vänern och i Göta älv.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om såväl Vänersjöfartens som Mälarsjöfartens stora betydelse och potential. Det är därför angeläget att intentionerna bakom Väneröverenskommelsen vidmakthålls och utvecklas. Utskottet ser också positivt på Lotsutredningens förslag om en motsvarande överenskommelse för sjöfarten på Mälaren. I båda fallen är syftet att främja näringslivets utveckling och öka tillväxten i respektive region. Vidare bör branschen stimuleras att söka öka transportvolymerna för att förbättra förutsättningarna för en gynnsam utveckling; även berörda industrier och andra varuägare torde ha behov av godtransporter genom en utvecklad insjöfart med bl.a. förbättrade förutsättningar för sammodalitet.

De frågor om lotsning i övrigt som aktualiseras i några av motionerna berörs även de i Lotsutredningen och kan därmed komma att omfattas av ett kommande förslag från regeringen.

Såvitt avser den i en av motionerna aktualiserade frågan om differentierade farledsavgifter vill utskottet hänvisa till den översyn som nu pågår inom Sjöfartsverket.

Sammanfattningsvis utgår utskottet från att regeringen i sitt beredningsarbete och i sin kommande infrastrukturproposition beaktar vad utskottet här har anförut. Med det sagda finner utskottet att här behandlade motionsförslag helt eller delvis kommer att bli tillgodosedda. Utskottet avstyrker därmed motionerna i berörda delar.

## Sjöfartens finansiering

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (v) med krav på en utredning om överföring av finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Utskottet hänvisar till det omfattande utredningsarbete avseende transportsektorn och dess myndigheter som nu pågår och som i avsevärd utsträckning påverkar Sjöfartsverket.

Jämför reservation 1 (v, mp).

## Motionen

I motion 2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) begärs en utredning om villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Dagens finansieringsmodell är orättvis och leder till att sjöfartens utveckling inte går att styra i förhållande till trafikpolitiska mål (yrkande 4).

## Kompletterande uppgifter

### *Budgetpropositionen*

I budgetpropositionen för år 2008 utgiftsområde 22 omtalas att. Sjöfartsverket under ett antal år har pekat på den obalans som råder mellan Sjöfartsverkets kostnader för den del av sektorn som omfattar fritidsbåtar, skärgårdstrafik och fiske och de anslag som tilldelas verket. Konsekvensen av att Sjöfartsverket inte har kompenserats genom anslag för dessa kostnader är att handelssjöfarten fått bära ökade kostnader samt att finansiering skett genom nyttjande av balanserade vinstmedel. Obalansen mellan verkets kostnader för verksamheter som inte bör ingå i handelsjöfartens betalningsskyldighet har ökat främst genom att ansvaret för sjöräddningshelikoptrarna har bytt huvudman.

Regeringen konstaterar att Sjöfartsverkets ekonomi för kärnverksamheten kraftigt har försämrats under senare år. Vissa faktorer som kommer att ha stor betydelse för utvecklingen under perioden 2008–2010 pekas ut i propositionen.

Sjöfartsverket genomför sedan många år ett kontinuerligt arbete med att minska verkets kostnader genom *effektivitets- och rationaliseringsåtgärder* i form av bättre teknik, kompetensutveckling, bättre arbetsmetoder etc.

Finansiering av Sjöfartsverkets verksamhet sker i huvudsak genom sjöfartsavgifter, andra avgifter samt ersättning från staten för vissa särskilda samhällsåtaganden. De senaste åren har Sjöfartsverket *ökat intäkterna genom andra avgifter än sjöfartsavgifter* med drygt 40 miljoner kronor. Uthyrningen av isbrytare för olika forskningsexpeditioner under icke isbrytarsäsong och till andra länders isbrytartjänst har varit framgångsrik med bibehållen hög beredskap för isbrytning i svenska farleder och farvatten. Sjöfartsinspektionens avgifter för besiktningar har höjts för att öka kostnadstäckningen för de tjänster som enligt internationella konventioner kan avgiftsbeläggas.

### *Lotsutredningen*

Regeringen har gett tilläggsdirektiv (dir. 2007:69) till utredningen om den svenska lotsningsverksamheten och dess framtid, som bl.a. innefattar en *översyn av Sjöfartsverkets roll och verksamheter*:



- analysera Sjöfartsverkets verksamhet och överväga om det finns skäl att omvandla delar av verksamheten till bolagsform samt pröva om det är lämpligt att föra över delar av verksamheten till annan huvudman,
- lämna förslag på vilken eller vilka av de angivna verksamheterna som lämpar sig för bolagisering i form av ett eller flera bolag,
- analysera lämpligheten av affärsverksformen,
- analysera i vilken utsträckning det råder en intressekonflikt mellan att driva verksamheten på affärsmässiga grunder samtidigt som de transportpolitiska målen ska beaktas,
- belysa resursbehov för den verksamhet som inte lämpar sig för bolagisering, anslagsbehov och finansieringsförslag både på kort och lång sikt samt lämna förslag på budgetunderlag för åren 2010–2012,
- i den mån anslagsbehov finns vid en eventuell kapitalisering särskilt belysa konsekvenser kring EU:s statsstödsregler och lagen (1992:1528) om offentlig upphandling samt identifiera eventuella legala hinder och restriktioner,
- föreslå de författningsändringar som övervägandena ger upphov till,
- föreslå lämplig organisationsform för lotsningsverksamheten.

Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 2 maj 2008.

### **Utskottets ställningstagande**

Sjöfartsverket är ett affärsverk, vilket innebär att verksamhetens intäkter och kostnader varken budgeteras eller redovisas på statsbudgeten samtidigt som det förmögenhetsmässigt utgör en del av staten och dess verksamhet. Sjöfartsverket finansieras huvudsakligen genom farledsavgifter och lotsavgifter, där prissättningen utgår från företagsekonomiska mål för verksamheten.

Våren 2007 behandlade utskottet motsvarande motionsförslag. Utskottet hänvisade därvid till riksdagens behandling av den socialdemokratiska regeringen framlagda transportpolitiska propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) jämte motioner. Utskottet konstaterade att riksdagen i sin behandling av budgetpropositionen för år 2007 ställt sig bakom regeringens förslag om att Sjöfartsverket ska finansiera sin verksamhet inklusive investeringar med de intäkter som uppbärs av brukarna av tjänsterna. Vidare anslöt sig riksdagen till vad regeringen förordat om att Sjöfartsverket ska erhålla anslag för att tillhandahålla vissa tjänster som inte bör finansieras av intäkterna från farledsavgifterna (prop. 2006/07:1 utg.omr. 22, bet. 2006/07:TU1). För sin del fann utskottet det naturligt att, inom ramen för det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet, frågar om de olika trafikslagens kostnadsansvar behandlas och då även utformningen av farledsavgifterna. I avvaktan på resultatet av detta arbete var utskottet inte berett att vidta något initiativ vad gäller sjöfartens finansiering. Utskottet avstyrkte därmed ifrågakvarande motionsförslag.

Som har framgått i det föregående pågår ett omfattande utredningsarbete avseende transportsektorn och dess myndigheter; i avsevärd utsträckning berörs verksamheten vid Sjöfartsverket. De utredningar som åsyftas är inte bara Lotsutredningen och Hamnstrategiutredningen utan även Transportstyrelseutredningen. Vidare pågår ett arbete inom ramen för Kommittén om översynen av den statliga förvaltningens uppgifter och organisation (Fi 2006:08) som har i uppdrag att klargöra omfattningen av statens åtaganden i form av myndighetsuppgifter. Målet är att skapa goda förutsättningar för regeringens styrning av den statliga verksamheten samt att skapa en tydligare och mer överskådlig statlig förvaltningsstruktur som förenklar kontakterna och insynen för medborgare och företag.

Utskottet anser att resultatet av detta breda och omfattande utredningsarbete bör avvaktas. Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att någon åtgärd från riksdagens sida inte bör vidtas med anledning av det nu aktuella motionsförslaget.

## Sjökartering

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår en motion (kd), i vilken det förespråkas att sjökarteringen överförs till kartmyndigheten. Motiveringen är att pågående beredningsarbete inte bör föregripas.

### **Motionen**

En utredning om sjökarteverksamheten efterfrågas i motion 2007/08:T344 av Mikael Oscarsson (kd). Syftet är att ta reda på möjligheterna att effektivisera verksamheten genom t.ex. ett ändrat huvudmannskap. Han hänvisar till goda erfarenheter i övriga nordiska länder där sjökartering utförs av kartmyndigheten.

### **Kompletterande uppgifter**

#### *Sjöfartsverkets uppgifter*

Sjöfartsverket ger ut sjökort för navigering i svenska farvatten. Sjökortet innehåller bl.a. information om farleder, djup, strandlinje och övriga uppgifter som är nödvändiga för säker framkomlighet. Verket arbetar kontinuerligt med att mäta djupen i våra farleder och lägesbestämma objekt som är av betydelse för navigering. Uppgifterna lagras i databaser. När ett sjökort ska tillverkas hämtas informationen i dessa databaser och presenteras antingen som traditionella sjökort på papper eller som digitala sjökort. För

att snabbt informera om förändringar i sjökorten ger Sjöfartsverket ut Under-rättelser för sjöfarande (Ufs), som på Sjöfartsverkets hemsida uppdateras dagligen.

Sjögeografiska data är lägesbestämd information om verkliga objekt och företeelser i kustzonen, t.ex. vrak, farleder, djup, strandlinje. Informationen kan användas till flera olika ändamål, exempelvis för att framställa en kartbild eller för att göra analyser i ett geografiskt informationssystem (GIS).

### *Uppdrag*

Regeringen gav den 23 mars 2006 i uppdrag till Statskontoret att genomföra en utvärdering av bl.a. Sjöfartsverkets och SGU:s verksamhet och organisation avseende sjömätning och maringeologisk undersökning. I sin rapport *Sjögeografisk information till båtnad för samhället – Samverkan, samordning och struktur (2006:10)* redovisade Statskontoret sin bedömning om möjligheten att inom Lantmäteriverket samordna Sjöfartsverkets sjökartverksamhet med kartverksamheten till lands. En integrering av kartverksamheterna till lands och sjöss skulle innebära ett stort ingrepp i Sjöfartsverkets verksamhet. En sådan förändring skulle därför kräva grundläggande utredning. Samtidigt anser man att skälen inte är tillräckligt starka för att motivera en enskild utredning av frågan.

Regeringen gav i januari 2008 Sjöfartsverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att överföra karteringsverksamheten i bolagsform. En delrapport kommer att överlämnas i mars 2008.

### *Vissa utredningar*

Som tillägg till direktiven till utredningen om den svenska lotsningsverksamheten och dess framtid (dir. 2006:116) ska utredarens uppdrag utvidgas med uppgiften att genomföra en översyn av Sjöfartsverkets roll och verksamheter.

Utredaren ska lämna förslag om framtida organisationsform, uppdelning och finansiering av de verksamheter som i dag bedrivs inom Sjöfartsverket. Utredaren ska också föreslå lämplig organisationsform för lotsningsverksamheten. Uppdraget ska redovisas senast den 2 maj 2008.

Även Transportstyrelseutredningen kan i sitt slutbetänkande, aviserat även det till den 2 maj 2008, komma att beröra den sjökartverksamhet som i dag bedrivs inom Sjöfartsverket.

### *Tidigare behandling*

Våren 2006 behandlades en motsvarande motion i betänkandet *Sjöfartsfrågor* (bet. 2005/06:TU12). Utskottet hänvisade till det då pågående utredningsarbetet och sade sig finna att det som efterfrågats i motionen kommer att kunna bli tillgodosett. Det fanns därför inte någon anledning till uttalande av riksdagen. Motionen avstyrktes därmed.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om sjökartering alltså är under beredning och nu i ett bredare perspektiv. Någon anledning för utskottet att föregripa denna behandling finns inte, varför motion 2007/08:T344 av Mikael Oscarsson (kd) avstyrks av utskottet.

## Miljö- och säkerhetsrelaterade sjöfartsfrågor

### PSSA-frågor m.m.

#### Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag (s, v) om Östersjön och klassningen som ett PSSA avslås av riksdagen. Utskottet utgår från att regeringen beaktar vad utskottet anfört.

Jämför reservation 2 (v, mp).

### Kompletterande uppgifter

#### *Allmänt om PSSA-klassning*

Särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) innebär att de stater som har jurisdiktion över området (kuststaterna) kan ställa specifika krav på trafiken i detta område. Det är den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) som – med stöd av resolution A. 927 jämte ett vägledningsdokument – har att fatta beslut om inrättande av ett PSSA på ansökan av berörda stater.

Tre villkor finns för att ett havsområde ska kunna klassas som särskilt känsligt: särskilda oceanografiska förhållanden kräver skydd (t.ex. avseende vattencirkulation) – havsområdet bevisligen är av ekologisk, social, kulturell, ekonomisk eller vetenskaplig betydelse – internationell sjöfart kan skada havsområdet. Inom två år från principbeslutet om ett PSSA ska ansökarstaterna inkomma med en ansökan om de PSSA-anknutna skyddsåtgärder (Associated Protective Measures) som de önskar vidta. Det rör sig om följande typer av åtgärder, nämligen sjötrafikledning, rapporteringsplikt, regler för utsläpp, ruttplanering och lotsplikt. Krav på fartygs utformning, konstruktion, utrustning eller bemanning omfattas däremot inte. Även nya åtgärder – förutsatt att de faller inom IMO:s kompetens – är teoretiskt sett möjligt att föra in i IMO:s riktlinjer men också en sådan åtgärd som är möjlig enligt Unclos och som avser den exklusiva ekonomiska zonen. Unclos bestämmelser om fri genomfart i internationella sund ska dock alltid gälla.

Ett område som bedöms som särskilt känsligt för den internationella sjöfartens miljöpåverkan och behöver särskilda skyddsåtgärder kan av IMO klassas såsom ett PSSA. Vid en PSSA-klassning har den eller de berörda

staterna möjlighet att föreslå vilka skyddsåtgärder för sjöfarten som de anser bör gälla i det klassade havsområdet. Utpekandet av ett PSSA-område och eventuella tillhörande skyddsåtgärder begränsas av vad man kommer överens om inom IMO och måste ligga i linje med FN:s havsrättskonvention. De typer av skyddsåtgärder som kan vidtas i dag är skärpta utsläppsregler för olja, farliga flytande ämnen, avfall och svavel, ruttsystem och rapporteringsplikt i enlighet med IMO:s regler för farledsplanering och anmälningsplikt, samt möjlighet att utse områden där fartygstrafik bör undvikas. Lotsplikt kan också regleras.

IMO reviderade år 2005 sina riktlinjer för PSSA-klassning i skärpande riktning.

### *PSSA-klassningen av Östersjön*

Våren 2004 lämnade åtta av de nio stater som är parter i Helcom in en ansökan om klassificering av Östersjön som PSSA till IMO. Genom sin miljökommitté (MEPC) beslöt IMO den 2 april 2004 om ett principgodkännande av ansökan. Området avser hela Östersjön med undantag av de ryska delarna (dvs. utanför S:t Petersburg och Kaliningrad). Regeringen uppdrog i juli 2004 åt Sjöfartsverket att i samråd med Kustbevakningen och Naturvårdsverket dels utarbeta förslag till PSSA-anknutna skyddsåtgärder, dels verka för att Östersjön senast i mars 2006 kunde bli slutligt klassad som ett särskilt känsligt havsområde i enlighet med IMO:s riktlinjer. En rad skyddsåtgärder föreslogs i den ansökan som inlämnades i mars 2005, och reglerna härom trädde i kraft den 1 juli 2006.

Det finns inget hinder att begära ytterligare åtgärder, förutsatt att dessa är inom ramen för det nu gällande regelverket.

### *Utvärdering av PSSA-åtgärderna*

Sjöfartsverket har haft i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket utvärdera effekterna av de antagna skyddsåtgärderna kopplade till PSSA-klassningen av Östersjöområdet. Resultatet av utredningsuppdraget, som utarbetats av sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket, överlämnades till Näringsdepartementet den 7 mars 2007. I rapporten finns en tämligen utförlig beskrivning av vissa jurisdiktionsfrågor och av de regler som omger klassningen av ett havsområde såsom ett PSSA, eftersom dessa frågor framstått som oklara.

När det inledningsvis gäller de skyddsåtgärder för Östersjön som redan beslutats av IMO och som trädde i kraft den 1 juli 2006, är det för tidigt att värdera effekterna för sjösäkerheten och därmed för den marina miljön. Några konkreta och definitiva slutsatser från tillgängliga data är därför svåra att dra, anser inspektionen men hävdar ändå som ett generellt svar att åtgärderna på det hela taget haft avsedd effekt.

I rapporten redovisas även en översyn av vilka ytterligare åtgärder som skulle kunna övervägas för att på bästa sätt skydda Östersjön och vilka effekter sådana skulle få. När det gäller områden som ska undvikas

bedöms åtgärderna inte ändamålsenliga, och i några fall skulle Sverige sannolikt inte på ett godtagbart sätt kunna besvara de frågor som IMO ställer för att besluta åtgärderna. Vissa av de åtgärder som diskuteras bedöms strida mot det internationella regelverket. Sjöfartsinspektionen förordar bl.a. fortsatt information till sjöfartsnäringsen om de skadliga effekterna av utsläpp, övervakning från luften, hamnstatskontroller och lagföring av överträdelser av bestämmelserna. De ytterligare åtgärder som diskuteras i rapporten är miljöpiloter, förbud för fartyg med viss flagg i Östersjön samt krav i fråga om konstruktion och bemanning av fartyg som seglar i Östersjön.

Härefter har en kompletterande utvärdering genomförts. Denna överlämnades till regeringen den 27 september 2007.

### *Arbetet i Helcom*

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

### *Tidigare behandling*

Frågor om PSSA-klassning, PSSA-anknutna skyddsåtgärder och andra åtgärder i Östersjön har vid ett flertal tillfällen behandlats av riksdagen, senaste gången våren 2007 (bet. 2006/07:TU9). Utskottet hänvisade bl.a. till riksdagens tillkännagivande till den socialdemokratiska regeringen våren 2006 med anledning av ett antal motioner om miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet. Utskottet sade sig samtidigt utgå från att den nuvarande regeringen noga följer upp hithörande frågor. Särskilt angeläget angavs vara att Sverige verkar för en vidareutveckling av IMO:s regelverk så att det omfattar alla komponenter när det gäller sjöfarten, dvs. interaktionen mellan infrastruktur, fartyg och bemanning. Något tillkännagivande av riksdagen ansåg utskottet inte var befogat och avstyrkte därmed de behandlade motionsförslagen.

### **Motionerna**

Ökade miljökrav inom PSSA-klassade områden krävs i motion 2007/08: MJ366 av Lars Ohly m.fl. (v). Motionärerna menar att det finns stor anledning att inom IMO utveckla vad som ska vara möjligt att reglera för PSSA. I dag ger inte PSSA-klassificeringen möjlighet att ställa krav på fartygens utformning, konstruktion, utrustning eller bemanning. Sådant som krav på isklass eller dubbelskrov för fartyg som trafikerar Östersjöområdet kan alltså inte tillgodoses genom att klassa området som särskilt känsligt. En utveckling måste ske inom IMO:s internationella regelverk. Sverige bör agera i detta syfte (yrkande 3).

Enligt vad som anförs i motion 2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) bör Sverige agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området. Det finns anledning av inom konventionerna utveckla vad som är möjligt att reglera inom PPSA-områden. I dag finns det få regler som gäller kväveutsläppen från fartyg. Resultatet är att sådana utsläpp har ökat dramatiskt när man jämför med kväveutsläpp från vägtrafiken. I framtiden kommer sjöfartens utsläpp av kväve att överstiga samtliga landbase-erade källors utsläpp om inte denna negativa utveckling bryts. Några tekniska hinder finns inte (yrkande 2).

I motion 2007/08:T355 av Sinikka Bohlin och Ann-Kristine Johansson (båda s) anförs att regeringen bör driva frågan om en gemensam sjöfartspolicy för region Östersjön. Motionärerna hänvisar till den resolution som antogs vid den 16:e parlamentariska Östersjökonferensen i Berlin i augusti 2007. För att minska utsläppen krävs åtgärder, inte minst inom sjöfarten, bl.a. genom användande av utvecklad teknologi. Det är möjligt att utveckla Östersjön till en förebild inom den europeiska sjöfarten och se till att Östersjön har Europas renaste och säkraste vatten.

Håkan Juholt (s) anför i motion 2007/08:T428 att regeringen bör lägga fram ett förslag med krav på obligatoriskt alkoholås på alla fartyg i Östersjön. Förslagsvis bör ett sådant krav vara genomfört år 2012, menar motionären. I motionen preciseras kravet till att omfatta såväl passagerarsom handelsfartyg som trafikerar svenskt vatten. Det tar 25–30 år för vattnet i Östersjön att förnyas, hävdas det. Skulle en stor oljetanker förlisa hotas ekonomi, miljö och livskvalitet i Östersjöns kustregioner. I avvaktan på ett obligatorium bör rederier införa alkoholås på frivillig basis.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet delar regeringens uppfattning, såsom den uttryckts i budgetpropositionen, att sjösäkerheten måste stärkas. Ökad sjösäkerhet bidrar även till förbättrat miljöskydd, bl.a. genom minskad risk för kollisioner och genom att undermåliga fartyg elimineras eller åtminstone minskas. Ökad sjösäkerhet är särskilt angeläget när det gäller sjöfarten som utförs inom den PSSA-klassade Östersjön.

Det är viktigt att påminna om att handelssjöfarten är en global näringsgren, och reglerna bör därför i första hand vara internationella för att ett effektivt genomslag ska kunna uppnås. Sverige har varit och ska i framtiden också vara aktivt i olika forum. Ett lyckosamt exempel på framgång är det faktum att IMO klassat Östersjön som ett PSSA. I fråga om Helcom bör skyddet av Östersjön genom samarbetet om PSSA ges en särskilt hög prioritet; regeringen bör vara drivande i den aktionsplan för Östersjön som Helcomländerna arbetar med.

En utvärdering av PSSA-systemet och anknyttande skyddsåtgärder som redovisades år 2007 av Sjöfartsverket visar att det inte hade förekommit några olyckor i området som täcks av skyddsåtgärderna. Enligt verkets bedömning har åtgärderna bidragit till att olyckor och skadlig påverkan på miljön kan undvikas. Det konstateras samtidigt att statistiken visat en snabb ökning av antalet fartyg i Östersjöområdet. Sjöfartsverket arbetar nu vidare med förslag om nya trafikregler och navigeringsåtgärder.

Utskottet har vidare erfarit att regeringen har för avsikt att lägga fram en proposition om en sammanhållen svensk havspolitik vid årsskiftet 2008/09. Den avses gälla såväl Östersjön som Västerhavet.

I sammanhanget kan det vara värt att peka på den verksamhet som bedrivs inom Lighthouse, ett kompetenscentrum i Göteborg för sjöfartsrelaterad forskning och utbildning. Målet är att skapa en säkrare och kvalitetsmässigt bättre sjöfart. Bakom initiativet står Chalmers tekniska högskola, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet och Sveriges Redareförening. Ökat samarbete mellan forskning och utbildning ger möjligheter att snabbt föra ut resultaten från forskningen i utbildningen.

Vidare vill utskottet peka på att EG-kommissionen i sin nyligen framlagda årliga politiska strategi (Annual political strategy, APS) har pekat ut fem prioriterade områden för år 2009. Ett av dem gäller klimatförändringarna och hållbar utveckling i Europa. Handel med utsläppsrätter, havspolitikerna samt en strategi för Östersjön är några av de frågor som kommissionen kommer att fokusera på.

I fråga om krav på alkohol har utskottet erfarit att frågan har tagits upp inom ramen för arbetet i IMO, men några medlemsstater motsätter sig alltså ett sådant krav. Inget hinder finns dock för att ställa upp sådana krav i egna hamnar. Samtidigt måste man i ett sådant fall överväga risken av att fartyg kan komma att avstå från att anlöpa hamnen. I sammanhanget vill utskottet peka på de risker som är förknippade även med trötthet. Det har framförts att regelverket om vilotider inte iakttas i full utsträckning. Detta gäller såväl alltför långa pass som för litet personal i förhållande till bemanningskraven. Visserligen tar ansvarsfulla rederier problem av detta slag på allvar. Det finns emellertid ett intresse att den internationella sjöfarten förbättras i dessa avseenden, och Sverige bör agera kraftfullt i IMO för att olyckor till följd av bl.a. missbruk förhindras.

Utskottet förutsätter att regeringen beaktar vad utskottet anfört. Härigenom torde här behandlade motionsförslag helt eller delvis bli tillgodosedda; de avstyrks därför.



## Utsläpp av kväve- och svaveloxider, miljödifferenterade hamnavgifter m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner (s, c, v) med syfte att sjöfartens skadliga utsläpp till luft, främst av kväve- och svaveloxider, ska minskas. Det hänvisas till pågående arbete på området.

Jämför reservationerna 3 (s) och 4 (v, mp).

### Motionerna

I motion 2007/08:MJ366 av Lars Ohly m.fl. (v) anfördes att Sverige bör verka för att hamnar inom Helcom och EU inför krav på miljödifferenterade farledsavgifter och hamnavgifter som gynnar miljöanpassade fartyg (yrkande 16).

Förslag från regeringen om att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan efterlyses i motion 2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v). Visserligen är det hamnarna själva som råder över sin avgiftssättning, men finner riksdagen det väsentligt att hamnarna inför miljödifferenterade avgifter anser motionärerna att riksdagen kan fatta ett sådant beslut (yrkande 6).

I motion 2007/08:T400 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s) sägs att regeringen i internationella sammanhang bör verka för att bunkerolja av miljöklass 1 blir tillgänglig i alla Europas hamnar. Utsläppen av diesellavgaser från sjöfarten är ett stort miljöproblem, menar motionärerna. Visserligen använder vissa svenska rederier bunkerolja av god kvalitet, men det är oftast mycket svårt att få tag i sådan i andra europeiska hamnar. Det hänvisas till den utredning som Sjöfartsverket genomfört på uppdrag av förra regeringen, och av vilken framkom att ytterligare åtgärder för att reducera utsläppen från sjöfarten är angelägna. Motionärerna anser att möjligheterna till utsläppsreducering bör analyseras vidare, bl.a. med avseende på vilka förändringar som kan krävas i internationell rätt.

Kerstin Lundgren (c) framhåller i motion 2007/08:T213 att det nu ska bli möjligt att införliva sjöfarten i städernas miljözoner. Många av våra farleder går genom känsliga stadsmiljöer, såsom i Stockholm och Södertälje men även inne i landet. Motionären pekar på att en kommun å ena sidan kan verka för att minska utsläpp från fordon i stadsmiljön samtidigt som fartyg tillåts passera rakt igenom en miljözon och starkt påverka utsläppsnivån.

## Kompletterande uppgifter

### *Översyn av systemet med farledsavgifter*

Inom Sjöfartsverket pågår ett arbete med att göra förändringar i farledsavgiftssystemet den 1 april 2008. Av en inom verket upprättad promemoria med förslag och motivering framgår bl.a. följande.

Förslaget innebär en avgiftssänkning på ca 22 miljoner kronor fördelat på en generell sänkning av den godsbaseade delen av farledsavgifterna med nära sex procent, avskaffande av avdraget från bruttodräktigheten för segregerade barlasttankar (SBT-avdrag) för tankfartyg samt en skärpning av miljödifferenteringen.

### **Svaveloxider**

När det gäller svavelavgiften konstaterar Sjöfartsverket att antalet fartyg med giltiga s.k. SOx-intyg under år 2007 har minskat med 60 fartyg. Detta anges vara en följd av ökade bunkerpriser där det ekonomiska incitament som ges av Sjöfartsverket och de flesta svenska hamnarna inte är tillräckligt för att motivera en övergång till bunkerolja med lägre svavelhalt. Det finns tvärtom exempel på färjetrafik där byte har skett från bunkerolja med en svavelhalt under 0,5 viktprocent till en produkt med svavelhalt strax under 1, 5 viktprocent, som är kravet för färjetrafiken i SECA-områdena (SOx Emission Control Area) Östersjön och Nordsjön. På grund av detta och färjetrafikens signifikans för utsläppen av svaveloxider är det särskilt viktigt att ge en del av sjöfartssektorn ett ökat incitament att köra på lågsvavlig bunkerolja. För lastfartygen som är mindre signifikanta för utsläppen av svaveldioxid föreslås att incitamentet för fartyg som kör på bunkerolja med en svavelhalt mellan 0,5 och 1,0 viktprocent slopas. Detta är motiverat av att gränsen inom Östersjön är 1,5 viktprocent och att skillnaden ned till under 1 viktprocent är för liten för att en stimulans ska ges inom ramen för avgiftssystemet.

### **Kväveoxider**

Även antalet fartyg med giltiga kväveoxidreduktionscertifikat (NOx-certifikat) har minskat, nämligen med 30 % under år 2007. För att motverka den negativa utvecklingen föreslås att rabatterna höjs så att samtliga fartyg med maximala reningsåtgärder kan komma ned till noll i bruttobaserad farledsavgift. Syftet är att stimulera redare och fartygsägare att installera den bästa tillgängliga reningstekniken på både huvud- och hjälpmaskiner. Förslaget innebär således att den bruttobaserade avgiften slopas helt för samtliga fartyg med mycket goda miljöprestanda.

### *Gällande regler om miljözoner*

I s.k. miljözoner i städer gäller vissa begränsningar när det gäller tung trafik. Sådana zoner finns för närvarande i bl.a. de tre storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö. Bestämmelserna om miljözoner har införts i

trafikförordningen (1998:1276). De gäller tunga bussar och tunga lastbilar som är utrustade med teknik för drift endast med dieselloja. Fordonen är uppdelade i euroklasser, alltefter utsläpp (emissioner). Någon begränsning till enbart inhemskt registrerade fordon finns inte.

Den 1 januari 2007 ändrades förordningen såtillvida att systemet, som dessförinnan var baserat på fordonets ålder, ersattes med ett system som är baserat på fordonets emissioner. Tidigare undantag för eftermonterad avgasreningssystem utrustning slopades.

### *Klimatberedningen*

Klimatberedningen avlämnade den 4 mars 2008 sitt betänkande Svensk klimatpolitik (SOU2008:24), som bl.a. innehåller ett förslag till handlingsplan för att nå klimatomålet år 2020. Beredningen anser att både sjöfarten och flyget ska bära sina kostnader för koldioxidutsläppen. Sjöfarten bör sålunda på sikt inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Man bör även överväga kompletterande krav på bränseffektivitet. Eftersom sjöfarten under överskådlig tid inte kommer att inkluderas i EU:s handelssystem bör nationella styrmedel införas för sjöfarten. Beredningen anser också att det nationella systemet, som redan existerar för differentiering av farledavgifter bör utvecklas till att även omfatta koldioxidutsläpp. Enligt beredningens mening bör Sjöfartsverket ges i uppdrag att undersöka hur detta kan genomföras.

Vidare bör Sverige verka för att EU:s infrastrukturinvesteringar riktas så att mer gods kan transporteras på järnväg och med fartyg.

### **Utskottets ställningstagande**

Enligt utskottets mening bör Sverige vara aktivt för att flytta fram positionerna inom främst IMO när det gäller att komma till rätta med sjöfartens negativa miljöpåverkan genom luftföroreningar.

Utskottet vill erinra om att frågan om bunkeroljans svavelhalt drivs aktivt av Sverige. Sverige verkar också för att man även internationellt ska öka användningen av miljödifferenterade farledsavgifter. Vidare vill utskottet påminna om möjligheten för fartygen att – när de ligger i hamn – utnyttja landbaserad elström (s.k. land-el) för att luftföroreningarna från sjöfarten på så sätt ska minska i hamnområdet och näraliggande omgivningar.

Enligt vad som har framkommit har de ekonomiska incitamenten i det miljödifferenterade farledsavgiftssystemet allt tydligare visat sig vara otillräckliga; detta gäller framför allt de senaste åren. Effekten av detta är att systemets påverkan på redarna och fartygsägarna att frivilligt reducera utsläppen av svavel- och kväveoxider minskar och att sjöfarten alltmer framstår som det transportslag där minst åtgärder görs för att minska utsläp-

pen till luft. Mot denna bakgrund har Sjöfartsverket initierat en översyn av systemet. Ett förslag till nya farledsavgifter har remitterats, och det nya systemet beräknas kunna träda i kraft under våren 2008.

Vad härefter gäller frågan om hamnföretagens bidrag till minskad negativ miljöpåverkan från hamnverksamheten kan utskottet konstatera att arbetet bedrivs aktivt och på bred front. Sålunda tillämpar redan flertalet hamnföretag miljödifferenterade hamnavgifter. Syftet är att ge incitament för rederierna att satsa på miljöförbättrande åtgärder på fartygen såsom katalysatorer och bränsle med lägre svavelhalt. Bland andra åtgärder som vidtas kan nämnas satsning på intermodalitet genom utbyggnad av kombiterminaler, utbyte av maskinparken till en mer bränslesnål och miljövänlig sådan, övergång till förnybara drivmedel och s.k. sparsam körning (eco-driving) i hamnarna. Allt fler hamnar tillhandahåller s.k. land-el för att fartyg vid kaj ska kunna stänga av sina motorer som drivs med bunkerolja. När det härefter gäller frågan om möjligheten för staten att föreskriva vilka avgifter som ska tas ut av hamnar vill utskottet påminna om att hamnarna oftast är kommunala bolag, men även privata hamnföretag finns. Det är därför inte möjligt för staten att föreskriva hur avgifter ska tas upp eller vara utformade. Utskottet vill emellertid hänvisa till Hamnstrategiutredningens slutbetänkande, av vilket framgår (s. 74) att av 20 hamnar var det bara en som inte tillämpade miljödifferenterad avgift beträffande svaveloxider och tre som inte tillämpade en sådan avgift beträffande kväveoxider.

Det förtjänar att påpekas att Sjöfartsverket har i uppdrag att inom ramen för arbetet inom IMO verka för att krav om utsläppsreducerande åtgärder införs på nya fartyg samt att åtgärder som förbättrar reningen i redan befintliga fartyg stimuleras.

Det kan också nämnas de möjligheter som finns för lastägarna/transportköparna att i upphandlingssammanhang ställa höga krav på rederierna att tillhandahålla en sjötransport med hög sjösäkerhet och minimerad miljöskadlighet enligt vissa kriterier. Projektet Clean Ship, Göteborg, drivs med detta syfte.

I sammanhanget vill utskottet redovisa att det inom IMO även pågår arbete för att begränsa sjöfartens utsläpp av växthusgaser. Inom organisationens miljökommitté diskuteras sålunda en ändring i Marpolkonventionen, Annex VI, i detta syfte. Vissa beräkningar visar att sjöfartens bidrag till klimatändringarna är betydligt mycket större än vad man tidigare har kommit fram till. Bland de åtgärder som kan övervägas är utvecklande av fartyg som är mer energisnåla, men också hastighetsänkning.

I fråga om förslaget om införlivande av sjöfarten i städernas miljözoner delar utskottet motionärens synpunkter om att den negativa miljöpåverkan från sjöfarten måste nedbringas, såväl när det gäller utsläpp av svaveloxid och kväveoxider som av kolväten och partiklar. Utskottet ser motionärens förslag som en mindre framkomlig väg när det gäller möjligheterna

att minska utsläpp till luft från sjöfarten. I stället vill utskottet peka på den ytterligare skärpning av systemet med miljödifferenterade farledsavgifter som nu avses bli införd och det miljöarbete som bedrivs i hamnarna.

Utskottet finner mot bakgrund av det anförda att någon riksdagens åtgärd inte är motiverad med anledning av här behandlade motionsförslag; de avstyrks alltså.

## Utsläpp av olja

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår ett motionsförslag (v) om att Sverige aktivt bör driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp till vatten av bl.a. olja. Utskottet anser att kraven kommer att bli tillgodosedda.

Jämför reservation 5 (v, mp).

### **Motionen**

I motion 2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) framhålls att Sverige aktivt bör driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp höjs kraftigt. Sjöfarten är ett i grunden energisnålt och från miljösynpunkt bra transportslag. Hittills har dock svaga miljökrav på sjöfarten gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den skulle kunna vara. Förekomsten av undermåliga fartyg i kombination med otillräckligt underhåll ökar riskerna för olyckor och för oljeutsläpp (yrkande 1).

### **Kompletterande uppgifter**

#### *Gällande regler*

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

Hamnstatskontroll är en metod att kontrollera utländska fartyg i hamnstatens egna hamnar. De regler som styr denna verksamhet i Sverige är dels avtalet från år 1982, som går under benämningen Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU), dels det s.k. hamnstatskontrolldirektivet (1995/21/EG). Syftet med båda är att antalet under-

måliga fartyg ska minskas. Inom ramen för EU:s tredje sjösäkerhetspaket ingår förslag till en ändring av hamnstatskontrolldirektivet som går ut på att kontrollerna, i stället för att gälla 25 % av utländska fartyg, ska koncentreras på högriskfartyg.

I Marpol 73/78, som slutits inom IMO, finns regler om vilket avfall som fartyg får släppa ut och vilket som måste lämnas i land. Förhindrande av förorening från olja regleras i Marpol Annex I. Ett reviderat annex trädde i kraft den 1 januari 2007.

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

Inom EU antogs år 2000 ett direktiv om mottagningsanordningar i hamn för fartygsrelaterat avfall och lastrester. Till skillnad från bestämmelserna i Marpolkonventionen tar direktivet sikte på inte bara fartygens skyldigheter utan även hamnarnas när det gäller att tillhandahålla mottagningsanläggningar för avfallet. År 2005 antogs dels direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser, dels rambeslut 2005/667/RIF om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg. I direktivet definieras vad som ska anses utgöra överträdelser. Genom beslutet åläggs medlemsstaterna att se till att överträdelser omfattas av effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner.

I den nationella lagstiftningen finns motsvarande bestämmelser huvudsakligen i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Det gäller även sanktionssystemet, som trädde i kraft den 1 januari 2007.

### **Utskottets ställningstagande**

Utsläpp av olja från sjöfarten innebär enligt utskottets mening ett stort hot mot det marina livet och förorsakar avsevärda kostnader, såväl för samhället som för enskilda. Utskottet ser därför allvarligt på alla former av oljeutsläpp.

När det gäller utsläpp av olja till följd av fartygshaverier kan konstateras att det alltfjämt finns fartyg som brister i sjöduglighet och säkerhet. Fartygshaverierna svarar emellertid för en bråkdel av alla oljeutsläpp till havs. Utskottet erinrar om det arbete som bedrivs inom IMO och EU för att fartyg med enkelskrov ska mönstras ut och ersättas med fartyg med dubbelt skrov. Det kan konstateras att Sverige i dessa sammanhang prioriterar arbetet med att få bort undermåliga fartyg från den internationella sjöfarten.

Den största delen av utsläpp av olja från sjöfarten är resultatet av att oljerester avsiktligt pumpas ut från maskinrum eller släpps ut såsom oljeförorenat barlastvatten under resans gång. I detta sammanhang vill utskottet påminna om den skärpning av sanktionssystemet som trädde i kraft den 1 januari 2007, då vissa nya straffrättsliga regler mot förorening från fartyg trädde i kraft.

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

I sammanhanget vill utskottet också peka på vad regeringen anfört i budgetpropositionen för år 2008, nämligen att målet är att utsläppen av olja och kemikalier från fartyg ska minimeras och vara försumbara till år 2010.

Mot bakgrund av vad som anförts i det föregående finner utskottet att motionärernas krav om att Sverige aktivt bör driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp höjs kraftigt är eller kommer att bli tillgodosett. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionen i berörd del.

## Fyrrar

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår ett motionsförslag (m) rörande regelverk för temporärt släckta fyrrar.

### **Motionen**

I motion 2007/08:T339 av Krister Hammarbergh (m) aktualiseras frågan om ett regelverk för temporärt släckta fyrrar – s.k. occas. Trots dagens moderna navigationssystem har fyrrarna runt Sveriges kuster allttjämt en viktig funktion för såväl handelssjöfarten och annan yrkesmässig sjöfart som fritidsbåtarna, anför motionären. En stor del av fyrrarna är inte tända kontinuerligt, detta för att inte störa de boende på öarna eller i kustområdena. Handelsfartyg med tillstånd kan emellertid vid behov få fyrrarna tända genom ett samtal till Sjöfartsverket. Motionären anser att även övrig sjöfart bör kunna tillgodogöra sig nyttan av fyrrarna för större sjösäkerhet. Sjöfartsinspektionen bör därför ges i uppdrag att utarbeta ett regelverk för hur tillstånd för sådan användning kan utformas.

### **Kompletterande uppgifter**

Occas (eng. occasional) är en modern internationellt harmoniserad beteckning för fyrrar som hålls tända endast för speciella ändamål. Avsikten var att ge kustfiskare möjlighet att etablera fyrrar som behövdes för deras fiske-

verksamhet utanför allmänna farleder. För att hålla kostnaden nere för denna yrkeskår tilläts att dessa fyror endast behövde hållas tända när deras brukare behövde fyrarna. Gasen för dåtidens acetylenfyror var dyr för enskilda, och det gällde att hålla kostnaderna nere. Med andra ord, fiskaren tände fyren när han själv behövde den.

I dag finns ett flertal fiskefyror kvar i sjökortet och vanligtvis även fysiskt, men i dåligt skick. Fiskefyror används inte längre av fisket, främst på grund av minskat kustnära fiske men också därför att dagens fiskebåtar har mycket god navigationsutrustning. Sjöfartsverket är inte ägare av några fiskefyror; dock är Fiskeriverket ägare av ett antal.

Occas används numera främst för fyror intill kajer i hamnar som endast undantagsvis används. Med andra ord, de tänds endast vid anlop till just denna kaj, dvs. inte inom allmän farled.

### Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet har inhämtat är det för Sjöfartsverket av yttersta vikt att exempelvis lysbojar hålls tända, inte bara ur rent nautisk synvinkel utan även för att förhindra kollision mellan båt och själva bojen. Incidenter har inträffat i Stockholms innerskärgård där lysbojar släckts genom att någon lindat svart tejp över lyktan, förmodligen då man tyckt att bojlyuset stört vyn ut mot fjärden. Sjöfartsverket prioriterar sjösäkerheten och skulle inte släcka någon fyr till följd av påtryckningar från allmänheten om störande ljus. Sjöfartsverket är ett affärsverk och bedriver verksamheten genom avgifter på handelssjöfarten; det är dessa kunders behov av säkra farleder som prioriteras.

Utskottet delar motionärens uppfattning att det – trots satellitnavigeringshjälpmedel och andra nya tekniska hjälpmedel – alltså finns behov av fyror. I sammanhanget vill utskottet erinra om att den av motionären aktualiserade frågan är delegerad till Sjöfartsverket och alltså inte är en fråga för riksdagen. Mot bakgrund av vad som här har redovisats bör motionen inte föranleda någon åtgärd och utskottet avstyrker den således.

### Behörighetsfrågor

#### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion (s) med krav på ändring i förordningen om behörigheter för sjöpersonal. Motionen, som syftar till ökad rekrytering av sådan personal, blir tillgodosedd.



## Motionen

I motion 2007/08:T361 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) begärs att möjligheterna att förändra lagstiftningen ses över så att eventuella underskott på seniorbefäl kan undvikas. Enligt vad som sägs i motionen seglar i dag flera fartygsbefäl som överstyrmän med sin klass 2-behörighet i närfartsområde, men de saknar möjligheter att höja sin behörighet utan att sluta eller ta tjänstledigt för att segla som andrestyrman i oceanfart. Då det i dag råder brist på seniorbefäl (överstyrmän och befälhavare) och inte på juniorbefäl (andrestyrman), hamnar man i en situation där seniorbefäl med anställning måste gå ut och söka juniorbefattningar, som är få. Motionären föreslår en ändring i kraven för sjökaptensexamen så att de 18 månader som ska göras i Europafart och oceanfart kan göras i närfart eller vidsträcktare fart. Genom detta skulle man utan att sänka kvaliteten på framtida befälhavare kunna få bort underskottet på seniorbefäl och låta överstyrmän och andrestyrman kliva upp och ta framtida befälhavartjänster i de rederier de verkar i.

## Kompletterande uppgifter

### *STCW-konventionen*

Konventionen från år 1995 om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers och den tillhörande koden, STCW 95) antogs detta år av Internationella sjöfartsorganisationen.

Syftet med STCW 95 är att främja säkerhet och miljöskydd till sjöss. Sverige och de flesta andra sjöfartsnationer har godkänt STCW 95 och ska därmed följa den. Även EU har antagit konventionen och har gjort den tvingande för medlemsstaterna. De svenska utbildningarna till sjöingenjör och sjökaptän styrs delvis av STCW 95. Sjöfartsverket har i uppgift att granska att de svenska utbildningarna och sjöfarten följer kraven i STCW 95.

### *Nationell lagstiftning*

Förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal är upphävd genom förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal, vilken trädde i kraft den 15 juni 2007. Bestämmelsen i 2 kap. 3 § löd därvid:

För att få behörighet som *sjökaptän* skall sökanden

1. ha avlagt sjökaptensexamen, och
2. efter att ha fått behörighet av lägst klass V ha tjänstgjort till sjöss i minst 36 månader som fartygsbefäl på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500.

Av denna tid skall minst 18 månader ha fullgjorts i närfart eller mer vidsträckt fart, varav minst nio månader som befälhavare eller överstyrmän på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000 i lägst Europafart eller som annan styrman i oceanfart på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000.

Härefter har en ändring i förordningen genomförts (förordning 2007:962), som trädde i kraft den 1 januari 2008 och har följande lydelse:

För att få behörighet som sjökapten ska sökanden

1. ha avlagt sjökaptensexamen, och
2. efter att ha fått behörighet av lägst klass V ha tjänstgjort till sjöss i minst 36 månader som fartygsbefäl på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500.

Av denna tid ska minst 18 månader ha fullgjorts i annan närfart än mellan hamnar i Öresund eller i mer vidsträckt fart, varav minst 12 månader som lägst överstyrman på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000.

### *Tidigare behandling*

Riksdagen har behandlat ett likalydande motionsyrkande vid tidigare tillfällen, senast våren 2006. Utskottet hänvisade till sin behandling våren 2005 av ett likalydande motionsyrkande. Enligt vad utskottet hade inhämtat var frågor om seniorbefäl föremål för regeringens avgörande år 2002. Sjöfartens Nationella Samrådsorgan hade i en skrivelse till Näringsdepartementet föreslagit en ändring av behörighetsförordningen på motsvarande sätt som nu begärs i den aktuella motionen. Sjöfartsinspektionen, som yttrade sig i regeringsärendet, tillstyrkte inte den föreslagna ändringen i behörighetsförordningen. Inspektionen menade att det endast är en liten del av praktiken som ska fullgöras på fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000 i Europafart eller vidsträckt fart för behörighet som fartygsbefäl klass V. Att ta bort den delen av kravet skulle leda till att sjömannen är sämre förberedd för de befattningar han har rätt att tjänstgöra i, var slutsatsen.

Utskottet sade sig ha förståelse för de problem som kom till uttryck i motionerna. Såvitt gällde kravet på Europasjöfart kunde konstateras att det i dag råder andra familjeförhållanden. Kravet innebar att den berörde måste vara frånvarande från hemmet under en relativt lång tid; alternativen var att säga upp sig eller begära tjänstledighet. Utskottet förutsatte att olika faktorer, såsom rådande familjeförhållanden och särskilt förvärvat kompetens, kan beaktas utan att högt ställda säkerhetskrav åsidosätts vid ställningstaganden om behörighetsfrågor. Därmed ansåg utskottet att syftet med motionsförslaget blev tillgodosett, och det avstyrktes.

### **Utskottets ställningstagande**

Som har redovisats i det föregående har 1998 års förordning upphävts och ersatts med en ny, förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal. En ändring har härefter genomförts i den för motionen relevanta bestämmelsen med ikraftträdande den 1 januari 2008. Innebörden är numera att av tiden om 36 månaders tjänstgöring ska minst 18 månader ha fullgjorts i närfart, dock inte mellan hamnar i Öresund, eller mer vidsträckt fart, varav minst 12 månader som lägst överstyrman på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000. Utskottet kan konstatera att det

tidigare kravet på minst Europafart numera är ersatt med krav på närfart. Motionen synes därmed vara tillgodosedd, varför utskottet avstyrker densamma.

## M/S Estonias förlisning

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår en motion (kd) med krav på en ny utredning om M/S Estonias förlisning.

### **Motionen**

I motion 2007/08:T347 av Kjell Eldensjö (kd) begärs att regeringen tillsätter en ny utredning om Estoniakatastrofen. Det är nu 13 år sedan den tragiska händelsen inträffade, och den förklaring till orsaken som hittills har presenterats har förkastats av många anhängiga m.fl. Efter det att haveriutredningen lades fram har många nya fakta kommit fram, anför motionären. Han hänvisar också till den kritik som riktats mot sammansättningen av Haverikommissionen.

### **Kompletterande uppgifter**

#### *M/S Estonias förlisning*

Ro-ro-passagerarfartyget m/s Estonia förliste natten till den 28 september 1994 på internationellt vatten under färd från Tallinn mot Stockholm. Fartyget var registrerat i Estland, hon påträffades på internationellt vatten och majoriteten – 551 personer – av de 852 omkomna var bosatta i Sverige. Regeringarna i de berörda länderna, Estland, Finland och Sverige, tillsatte den 29 september 1994 en gemensam haverikommission (Joint Accident Investigation Commission, JAIC). Kommissionen, som avlämnade sin slutrapport i december 1997, konstaterade en rad säkerhetsbrister hos M/S Estonia och rekommenderade ett antal åtgärder för att förbättra sjösäkerheten på fartyg av motsvarande slag. Regeringen uppdrog i mars 1995 åt Sjöfartsverket att låta genomföra en övertäckning av M/S Estonia. Riksdagen beslutade i samband med tilläggsbudgeten till statsbudgeten för budgetåret 1995/96 att anvisa ett förslagsanslag för övertäckningsarbetet (prop. 1995/96:105, bet. 1995/96:TU15, rskr. 1995/96:205). I juni 1996 beslutade regeringen att övertäckningsarbetet skulle avbrytas och i februari 1999 att övertäckningsarbetet inte skulle återupptas. Framställningar till Sveriges regering om tillkallande av en förnyad utredning har avslagits med motiveringen att det inte framkommit några nya omständigheter som tyder på att haveriförloppet till väsentlig del avvek från vad som beskrivs i kommissionens slutrapport.

### *Estoniasamlingen*

Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF) är statens kontaktorgan för anhöriga till dem som omkom vid M/S Estonias förlisning 1994. Sedan september 1997 ingår även de som överlevde förlisningen i uppdraget.

SPF ska dels förmedla information till de anhöriga samt överlevande, dels ta emot deras synpunkter i olika frågor som har anknytning till Estoniakatastrofen. Dessa synpunkter vidareförmedlas till berörda myndigheter och departement. SPF har skapat ett erfarenhetsunderlag (Att kommunicera med drabbade människor) för hur liknande kontaktverksamhet kan utformas och genomföras i framtiden.

År 2001 utvidgades SPF:s informationsuppdrag till att omfatta uppbyggnaden av en informationsbank avseende M/S Estonias förlisning, den s.k. Estoniasamlingen.

### *Uppdrag*

#### **Vinnova**

Den dåvarande regeringen lämnade den 17 mars 2005 ett uppdrag till Vinnova att beställa ett forskningsprojekt som avser en studie av sjunkförloppet av M/S Estonias förlisning. Huvudsyftet med studien är att ta fram kunskap som kan bidra till att förbättra sjösäkerheten för fartyg i svenska vatten. Regeringen avsatte 8 miljoner kronor för projektet. För att möjliggöra att internationell kunskap och erfarenhet tas till vara skulle det även vara möjligt för internationella forskningsinstitut att ansöka om att genomföra forskningsprojektet. Projektet skulle även omfatta insatser för att säkerställa att den kunskap som tas fram och de slutsatser som dras görs tillgängliga för den svenska sjöfartssektorn och andra relevanta aktörer för att förbättra sjösäkerheten.

Vinnova har härefter beviljat två forskningsinstitut uppdraget att undersöka sjunkförloppet. Det ena leds av SSPA Sweden AB i Göteborg med medverkan från institut i Skottland och Nederländerna men även Chalmers tekniska högskola. Det andra leds av HSVA, ett tyskt forskningsinstitut som är baserat i Hamburg, med medverkan från Hamburgs universitet och ett tyskt företag. Projektet avses pågå under två år.

#### **Statens kriminaltekniska laboratorium**

Den dåvarande regeringen uppdrog den 29 juni 2006 åt Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL) att genomföra en analys av originalmaterial på bild- och filmmaterial, som finns hos svenska myndigheter om vraket från M/S Estonia. Ytterligare material som kan göras tillgängligt av myndigheter i Finland och Estland ska också analyseras.

Såsom motivering för uppdraget anfördes att det både i medier och i riksdagsdebatter diskuterats ett antal teorier om vad som syns på bild- och filmmaterial om vraket från M/S Estonia. Bland annat sägs det att det förekommit aktiviteter vid vraket mellan de tillfällen vraket har filmats. Diskus-

sionerna har även rört frågeställningar om huruvida detta material skulle ha blivit manipulerat eller redigerat i efterhand. Regeringen ansåg att det nu finns behov av att klarlägga relevansen i dessa påståenden.

Genom SKL:s analys av bild- och filmmaterialet förväntas sannolikheten i de diskuterade teorierna kunna fastställas.

### **Utskottets ställningstagande**

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

Härefter har, som framgått i det föregående, ett uppdrag lämnats till SKL att analysera originalmaterial på film- och bildmaterial från Estonias vrak. Resultatet överlämnades den 3 mars 2008 till Försvarsdepartementet.

Vidare emotes under maj 2008 en redovisning från de konsortier som på Vinnovas vägnar genomfört sjunkförloppsstudier enligt regeringens uppdrag till Vinnova. I samband med detta kommer Vinnova att arrangera ett möte, då resultaten av studierna kommer att diskuteras.

Utskottet vidhåller sin tidigare uttalade uppfattning att det är angeläget att haverier undersöks i syfte att ta till vara erfarenhet och på så sätt bygga upp kunskap av vikt för sjösäkerhetsarbetet. Det kan konstateras att SKL:s rapport nu bereds inom Försvarsdepartementet och att överlämnandet av rapporter från konsortierna är nära förestående.

I sammanhanget vill utskottet påminna om att det operativa ansvaret för frågan M/S Estonias förlisning ligger hos regeringen. Utskottet, som utgår från att regeringen följer frågan även i fortsättningen, ser därför inte skäl till någon åtgärd från riksdagens sida. Mot denna bakgrund avstyrks den nu berörda motionen.

# Mindre fartyg och fritidsbåtar

## Skolfartyg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner som går ut på att främja verksamheten vid skolfartyg. Utbildnings- och skolverksamheten är ett viktigt inslag för att locka unga personer till sjöfartsnäringen, anför utskottet som emellertid finner att andra vägar också är viktiga.

### Motionerna

Skolfartyg har en viktig roll när det gäller att locka unga till en utbildning för och arbete inom sjöfartsnäringen, framhålls det i motion 2007/08:T266 av Isabella Jernbeck (m). En viktig åtgärd för att kunna ha kvalificerad personal på sådana fartyg vore det sjöfartsstöd som ges till fartyg inom internationell handelssjöfart och som har betydelse för den svenska tjänsteexporten. Motionären anser således att även skolfartyg ska vara berättigade till sjöfartsstöd.

Även i motion 2007/08:T229 av Lars Hjalmered och Lars-Arne Staxäng (båda m) värnas om skolfartygen; utgångspunkten gäller emellertid de tekniska kraven. Motionärerna anser att gällande regelverk för fartyg och båtar av olika klasser – främst skolfartyg – är i vissa delar varken rimligt eller praktiskt. Den viktiga utbildnings- och skolverksamhet som bedrivs på sådana kan underlättas genom att Sverige efterliknar ett engelskt regelsystem som täcker samtliga mindre båtar, större yachter och traditionsfartyg, hävdar motionärerna.

### Gällande bestämmelser

Enligt förordningen (2007:1160) om sjöfartsstöd lämnas sådant stöd till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift (1 §).

Sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partredier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg som huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikehandel eller den svenska tjänsteexporten. Sjöfartsstöd lämnas endast till den som ställer utbildningsplatser ombord till förfogande enligt Sjöfartsverkets anvisningar och som har tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift (2 §).

Om det finns synnerliga skäl får Rederinämnden bifalla en ansökan om sjöfartsstöd även om kravet som ställs i 2 § om att fartyget huvudsakligen ska användas i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikehandel eller den svenska tjänsteexporten inte är uppfyllt (3 §).

Vissa ändringar kommer genomföras den 1 januari 2009. Bland annat kommer sjöfartsstöd att få lämnas även till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på last- och passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Fartygen får inte vara registrerade i något annat register än det svenska.

### *Pågående regelförenklingsarbete*

Inom Regeringskansliet pågår ett allmänt regelförenklingsarbete som går ut på att underlätta för allmänheten att se vilka regler som gäller och varför. Målet är att företagens administrativa kostnader ska minska med minst 25 % till hösten 2010, och därmed leda till en märkbar förändring i företagets vardag. Inte minst myndigheterna ska aktivt bedriva ett arbete i denna riktning. På Sjöfartsverket pågår bl.a. följande projekt m.m.

Single Window är en vision om ett system som går ut på att man i framtiden ska kunna samla information från både myndigheterna och sjöfartsnäringsen i ett gemensamt system. Det ska också kunna användas för intermodala transporter och obehindrat över EU:s nationsgränser. Under våren 2007 inleddes ett arbete inom Östersjöregionen för att ta fram ett sådant system. Arbetet har till viss del varit EU-finansierat.

Vidare pågår ett arbete med att utveckla Sjöfartsverkets fartygsrapporteringsystem (FRS) så att sjöfarten till detta system vid ett tillfälle ska kunna lämna uppgifter som också Kustbevakningen och Tullverket behöver. Det rör sig t.ex. om fartygsanmälningar och Schengenanmälningar. Avsikten är att de tre myndigheternas behov av förhandsanmälningar ska samordnas. En förstudie beräknas pågå till slutet av våren 2008. Projektet beräknas kunna tas i bruk under 2009.

Sjöfartsverket arbetar också med att förenkla administrationen med fartygsregistret. Syftet är få ett system som möjliggör utbyte av information med andra system. Fartygsregistret innehåller de fartyg som för svenskt flagg. Det är i viss omfattning obligatoriskt att registrera fartyg i fartygsregistret. Uppgifterna i fartygsregistret kommer att gå att söka på Sjöfartsverkets webbplats. Företagen kan på så sätt enklare få tillgång till informationen i registret. På sikt kan förändringarna också leda till att företagen kan minska sitt uppgiftslämnande.

Sjöfartsinspektionen arbetar med att göra tydliga uppställningar av Sveriges tolkningar av och fåtaliga tillägg till de internationella regelverken för sjöfarten. Dokumenten kommer att ställas upp med de internationella reglernas systematik. De kommer att skrivas på engelska, främst för att utländska byggnadsvarv ska kunna tillgodogöra sig dem. De kommer sedan att läggas ut på Sjöfartsverkets webbplats. Arbetet har startat och kommer att vara löpande eftersom som de internationella reglerna ändras.

Sjöfartsverkets webbplats med föreskrifter håller på och förbättras främst genom en mer logisk indelning av författningarna, utökade sökmöjligheter, konsoliderade regler, möjlighet att på ett enkelt sätt ladda ned

samtliga gällande regler m.m. Det kommer därmed att bli enklare för företagen att hitta de regler som gäller. Förändringarna väntas vara genomförda i sin helhet senast 2010.

Sjöfartsinspektionen ger ut en tillsynshandbok om tillsynen av fartyg i syfte att underlätta för företagen att förstå inspektionens tillämpning av gällande regler. Tillsynshandboken kommer att läggas ut på Sjöfartsverkets webbplats.

### **Utskottets ställningstagande**

Utbildnings- och skolverksamheten är ett viktigt inslag inom sjöfarten. Genom att segla med skolfartyg utvecklar ungdomar sin ansvarskänsla liksom intresset för och förtroendet för havet. I Sverige bedrivs skolverksamheten såväl i statlig regi som privat.

Utskottet delar således motionärernas uppfattning om skolfartygens betydelse i detta sammanhang. Vad först gäller frågan om möjligheten att lämna sjöfartsstöd framgår av det föregående att sjöfartsstöd lämnas till last- och passagerarfartyg. Enligt vad utskottet har inhämtat från Regeringskansliet var den tidigare lydelsen fartyg, en lydelse som sålunda nyligen ändrats med ikraftträdande den 1 september 2007. Skolfartyg klassas varken som last- eller passagerarfartyg.

När det häfter gäller frågan om tekniska regler för skolfartyg vill utskottet understryka vikten av att fartyg där det bedrivs utbildning i sjömansskap, främst för ungdomar, inte har en sämre säkerhetsnivå än andra fartyg. I det föregående har en redovisning lämnats för det arbete som pågår inom Regeringskansliet och Sjöfartsverket inklusive sjöfartsinspektionen och som syftar till administrativa och andra förenklningar på sjöfartsområdet.

Utskottet har förståelse för syftet med motionerna, nämligen att unga personer ska lockas till sjöfartsnäringen. Det är således angeläget med åtgärder som främjar bl.a. segling med skolfartyg inom ramen för de säkerhetskrav som bör gälla för en sådan verksamhet.

Med det nu sagda avstyrks här behandlade motioner.

## **Äldre skärgårdsbåtar**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motioner (m, fp) om äldre skärgårdsbåtar med hänvisning till säkerhetskraven.



## Motionerna

Vikten av att säkerställa att de kulturhistoriskt värdefulla fartygen även i framtiden ska kunna bedriva passagerartrafik i kustnära vatten framhålls i motion 2007/08:T494 av Gustav Blix (m). Det fartyg som åsytas är S/S Blidösund och som anges vara ett av de få stenkolseldade svenska ångfartyg som fortfarande är i kommersiellt drift. Trots att fartyget i snart 100 år tryggt har trafikerat Stockholms skärgård har Sjöfartsverket beslutat förbjuda populära långturer i ytterskärgården, som varit en avgörande inkomstkälla för fartyget. Enligt motionärens mening har Sjöfartsverkets utfärdade förbud inte varit i linje med det EG-direktiv som åberopats ligga till grund för de svenska bestämmelserna och tolkningen av dem. Sjöfartsverket bör ges i uppdrag att värna om det marina kulturarvet. Självklart ska säkerhetskraven vara högsta möjliga även i historiska fartyg.

Gunnar Andrén (fp) redovisar i motion 2007/08:T498 även han en kritisk inställning till Sjöfartsverkets tolkning och tillämpning av EU:s sjösäkerhetsdirektiv för äldre fartyg. Han anser att verket genom sitt agerande hämmar dessa fartygs betydelse för turism och försörjningsmöjligheter i skärgården. Regeringen bör uppdra åt Sjöfartsverket att ändra sitt beslut mot bakgrund av den betydelse som äldre skärgårdsbåtar kan ha för turismen och skärgårdsboendes möjligheter till utkomst i skärgården. Det framhålls samtidigt att eventuella säkerhetsbrister hos sådana fartyg självfallet bör föranleda nyttjandeförbud (yrkande 9).

## Kompletterande uppgifter

### *Gällande bestämmelser*

Äldre fartyg kan indelas i olika kategorier.

För sådana fartyg som inte används kommersiellt utan som drivs av t.ex. frivilligorganisationer – s.k. traditionsfartyg – gäller ett särskilt regelverk. Det är Sjöhistoriska museet som avgör vilka fartyg som får klassas som traditionsfartyg.

För äldre fartyg, som drivs kommersiellt, gäller två regelverk. Det ena är Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om skrovkonstruktion, fribord och stabilitet (SJÖFS 2006:1). Det andra är reglerna om fartområden (den geografiska indelningen av farvatten).

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

## Utskottets ställningstagande

Vid behandlingen våren 2007 av motionsförslag med motsvarande syfte anförde utskottet (bet. 2006/07:TU9) bl.a. att det var viktigt att sjöfarten i våra skärgårdar ges förutsättningar att bedrivas på ett effektivt sätt inom ramen för högt ställda säkerhetskrav. Som har anförts i det föregående när det gäller frågan om skolfartyg pågår ett översynsarbete inom Regeringskansliet och Sjöfartsverket av regelverk på sjöfartsområdet för att säkerställa att de inte är onödigt betungande. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet berörda motionsförslag.

## Register för fritidsbåtar

### Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag (s) om införande av register för fritidsbåtar avslås av riksdagen.

Jämför reservation 6 (s, v, mp).

## Motionerna

I motion 2007/08:T508 av Peter Jeppsson m.fl. (s) hävdas att det finns ett behov av ett obligatoriskt båtregister. Detta har framkommit bl.a. genom kontakter med Svenska sjöräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen och tullen. Ett gemensamt sådant båtregister skulle underlätta vid det förebyggande sjösäkerhetsarbetet och för att underlätta vid inträffade olyckor och tillbud. Dessutom skulle det vara av värde när det gäller att komma till rätta med problemet med det ständigt ökande antalet båtstölder. Registret kan finansieras genom avgifter, anser motionärerna.

Även i motion 2007/08:T205 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s) anförts att ett statligt båtregister bör införas.

På motsvarande sätt framhålls också i motion 2007/08:T418 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s) behovet av obligatoriskt båtregister.

Lars Wegendal m.fl. (s) anför i motion 2007/08:T290 att det finns ett behov att införa ett obligatoriskt båtregister (delvis).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade motsvarande motionsförslag våren 2007. Vid detta tillfälle hänvisade utskottet (bet. 2006/07:TU9) till att frågan var under utredning. Utskottet anser inte att det är aktuellt med någon åtgärd från riksdagens sida och avstyrker därför här behandlade motioner.

## Förarbevis för fritidsbåt

**Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår en motion (s) om behovet av obligatoriskt förarbevis för fritidsbåt.

Jämför reservation 7 (s, v, mp).

**Motionen**

I motion 2007/08:T290 av Lars Wegendal m.fl. (s) framhålls att det finns ett behov av att införa ett obligatoriskt båtkörkort/förarbevis (delvis)

**Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att båtlivet har blivit alltmer omfattande och fritidsbåtstrafiken har ökat starkt. Bortemot två miljoner svenskar får en del av sin rekreation i de svenska skärgårdarna. Vidare är båtturen utbredd i Sverige med besökare från ett stort antal länder, och den är en viktig källa till sysselsättning och företagande.

I allt högre grad kräver båttrafiken och livet till sjöss att båtförare har goda kunskaper om sjöregler och navigering. Krav ställs även på att föraren kan manövrera båten och har insikt om och behärskar de olika situationer som kan uppkomma till sjöss. Enligt vad utskottet inhämtat pågår ett beredningsarbete inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Utskottet anser inte att någon åtgärd är påkallad med anledning av motionsförslaget och avstyrker därför motionen i berörd del.

## Hastighetsbegränsning till sjöss

**Utskottets förslag i korthet**

Förslag i en motion med krav på en generell hastighetsbegränsning på sjön avslås av riksdagen.

**Motion**

I motion 2007/08:T429 av Jan-Olof Larsson (s) sägs att det i dag bara är vissa farleder och vissa skyddade områden där hastighetsgränser gäller. I övrigt är hastigheten fri. Med det kraftigt ökande antalet snabbgående båtar bör regelverket ses över så att de vatten som i dag inte omfattas kan underkastas en generell hastighetsbegränsning på sjön.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på det initiativ som togs i april 2007 och som går under namnet Båtmiljørådet. Bakom detta står 19 myndigheter ( däribland Sjöfartsverket), organisationer och föreningar. Syftet är att uppnå samsyn och skapa en bättre struktur på det miljöarbete som utförs med inriktning på båtlivet. Rådet har antagit ett tolvpunktsprogram för att minska miljöpåverkan från landets fritidsbåtar. Bland dessa kan märkas angivna mål för minskade avgas- och ljudemissioner från såväl nya som befintliga båtar och båtmotorer. Vidare ska båtförarnas körsätt inte störa eller skada andra eller miljön och inte orsaka onödig klimatpåverkan.

Utskottet erinrar också om att regeringen har gett bl.a. länsstyrelserna i uppdrag att se över störningarna från båtlivet så att de ska vara försumbara i särskilt utpekade områden. Sådana områden ska vara inrättade senast år 2010.

Enligt vad utskottet inhämtat bereds frågan inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Utskottet föreslår därför att motionen avslås.

## Avfallsfrågor inom sjöfarten

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag (s, v) om utsläpp av toalettavfall från fartyg och fritidsbåtar, m.m.

Jämför reservation 8 (v, mp).

### Motionerna

Mot bakgrund av att Östersjön av FN-organet IMO är klassad som ett PSSA är det förkastligt att det generella förbudet mot utsläpp av toalettavfall har nationella undantag, anför det i motion 2007/08: MJ366 av Lars Ohly m.fl. (v). Motionärerna begär sålunda att Sjöfartsverkets berörda föreskrift upphävs (yrkande 31).

I samma motion sägs att regeringen bör lägga fram ett lagförslag för utbyggnad av nödvändig infrastruktur för mottagning av fritidsbåtars avfall i hamnar. Förslaget bör också innehålla ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från mindre fartyg och fritidsbåtar; förbudet bör träda i kraft år 2010. Man kritiserar att prioriteringen hittills har gällt att först bygga ut infrastrukturen för båtägarna (yrkande 32).

Vidare krävs att en samordnad nationell tillsyn över avfallshanteringen i fritidsbåtshamnar införs (yrkande 33).

I motion 2007/08:T439 av Christin Hagberg (s) begärs att alla småbåtshamnar bygger en mottagningsanläggning för tömning av toaletter i småbåtar. Antalet fritidsbåtar ökar kontinuerligt, och eftersom inte alla hamnar har en tömningsanläggning blir belastningen på våra vatten mycket stor.

## Kompletterande uppgifter

### *Gällande bestämmelser*

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

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

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

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

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

## Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer med motionärerna i det angelägna att Östersjön liksom andra vattenområden hålls så fria från avfall som möjligt.

I det föregående har utskottet pekat på verksamheten för det nybildade Båtmiljørådet. Det nämnda tolvpunktsprogrammet innefattar också ett mål för toalettavfall som går ut på att toalettutsläppen ska minskas. Detta ska åstadkommas genom fler landtoaletter, komplettering av toalettinstallationer i båtarna samt genom förbättrad och väl utnyttjad mottagningservice. Utskottet utgår från att detta arbete som nu inletts också följs upp. Vad gäller frågan om utsläpp av toalettavfall från fartyg utgår utskottet från att reglerna är rimligt avpassade.

Utskottet ser inte nu skäl till något uttalande från riksdagens sida. De berörda motionerna avstyrks alltså.

## 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. Sjöfartens finansiering, punkt 3 (v, mp)**

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

#### *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 2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4.

#### *Ställningstagande*

Finansieringen av Sjöfartsverket och dess verksamhet finansieras inte – till skillnad från vad som gäller för Banverket och Vägverket – genom anslag från statsbudgeten utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikering etc. Sjöfartsverket är också av staten ålagt vissa avkastningskrav. Den som använder sjöfarten får dessutom via farledsavgifterna vara med och betala avkastning till staten och en del av de kostnader som Sjöfartsverket har för fritidsbåtar, bl.a. sjöräddning.

Vi anser att denna finansieringsmodell är orättvis och leder till att sjöfartens utveckling inte går att styra i förhållande till trafikpolitiska mål. Investeringar i sjöfartsinfrastruktur bör ingå i den strategiska infrastrukturplanering som regering och riksdag beslutar om. Vi har också tidigare föreslagit att en utredning skulle göras hur överföringen av Sjöfartsverkets finansiering till statsbudgeten skulle kunna genomföras. Visserligen pågår ett omfattande arbete avseende bl.a. Sjöfartsverket inom olika utredningar, bl.a. Lotsutredningen. Det är dock inte helt uppenbart vad man kommer att komma fram till. Vi upprepar alltså vårt krav på att även frågan om att överföra Sjöfartsverkets finansiering till statsbudgeten och villkoren för detta bör ingå i detta utredningsarbete.

Detta bör ges regeringen till känna.

## 2. PSSA-frågor m.m., punkt 5 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 2,

2007/08:T355 av Sinikka Bohlin och Ann-Kristine Johansson (båda s),

2007/08:T428 av Håkan Juholt (s) och

2007/08:MJ366 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Ett stort transportarbete utförs via sjöfart, och det är nödvändigt att förbättra sjöfartens negativa inverkan på havsmiljön. Vi vill framför allt ta upp frågan om problemen i Östersjön och vilka åtgärder som kan vidtas med anledning av att Östersjön är klassad som ett PSSA.

När det gäller oljeutsläpp har risken ökat i Östersjön genom att exporten av olja med stora tankfartyg direkt från ryska eller baltiska hamnar genom Öresund har ökat markant under de senaste åren. Ständigt finns över 2 000 stora fartyg med olja och farliga kemikalier samt passagerarfärjor på havet. Trenden går mot allt större fartyg. Sjötransporterna av olja uppgår till 160 miljoner ton/år och beräknas öka till ca 250 miljoner ton år 2015. Dessa snabbt ökande oljetransporter är från sjötrafiksynpunkt det största hotet mot Östersjöns miljö. Förekomsten av undermåliga fartyg ökar olycksrisken och oljeutsläpp. Sverige bör aktivt fortsätta att driva på inom de internationella konventioner som rör sjöfarten för höjda säkerhetskrav för fartyg och ökade sanktioner mot oljeutsläpp. Vidare kan man konstatera att en stor del av de olyckor som inträffar till havs är orsakade av att de ansvariga för fartygets framförande varit påverkade av alkohol. Regeringen bör lägga fram ett förslag för tidpunkt, förslagsvis år 2012, då alkohol ska vara ett obligatorium. Det ger rederier och grannländer en rimlig tid för denna omställning, som dock självklart både kan och bör påbörjas omgående genom frivillighet.

I fråga om utsläpp av kväveoxider från fartyg finns det i dag inte tillräckligt med reglering. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt jämfört med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. Endast frivilliga initiativ från vissa färjerederier har resulterat i att en del färjor har kväverening. I dag finns väl beprövad katalysator teknik som tar bort 90 % av kväveutsläppen, och det finns följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Sverige bör därför aktivt agera inom IMO för att krav på 90 % kväverening ska kunna ställas på fartyg.

Generellt bör Sverige inom IMO driva frågan om utvecklande av PSSA-relaterade åtgärder för att skydda havsmiljön. En utgångspunkt ska vara försiktighetsprincipen. Sverige bör bl.a. agera för att det inom PSSA-klasade områden ska bli möjligt att med bindande regler reglera fartygens utformning, konstruktion, utrustning och bemanning. Sådant som krav på isklass eller dubbelskrov för fartyg som trafikerar Östersjöområdet kan alltså inte tillgodoses genom att klassa området som särskilt känsligt.

Det är enligt vår mening möjligt att utveckla region Östersjön till en förebild inom den europeiska sjöfartsnäringen. Målet är att Östersjön ska ha Europas renaste och säkraste vatten. Därför bör regeringen agera för att alla länder runt Östersjön ratificerar befintliga internationella konventioner som gäller skyddet av den marina miljön. Om Sverige ska fortsätta att vara ett föregångsland inom miljöområdet är det nödvändigt att regeringen också aktivt driver frågan om gemensam sjöfartspolicy för region Östersjön.

Detta bör ges regeringen till känna.

### **3. Utsläpp av kväve- och svaveloxider, miljödifferentierade hamnavgifter m.m., punkt 6 (s)**

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Pia Nilsson (s) och Désirée Liljevall (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2007/08:T400 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s) och avslår motionerna

2007/08:T213 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 1,

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6 och

2007/08:MJ366 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 16.

#### *Ställningstagande*

Utsläppen av dieselavgaser från sjöfarten är ett stort miljöproblem. De allra flesta fartyg saknar katalysator för avgasrening och använder svavelhaltig bunkerolja av mycket dålig kvalitet ur miljösynpunkt. Vissa svenska rederier har installerat katalysatorer och använder bunkerolja av miljöklass 1 i sina fartyg. Ett stort problem för dessa rederier är att det oftast är mycket svårt att få tag på bunkerolja av tillräckligt god kvalitet i andra europeiska hamnar. Bristen på bunkerolja av god kvalitet i Europa förhindrar att katalysatorer installeras på fler fartyg. Därmed får vi onödigt höga luftföroreningar från sjöfarten.



För att inte utvecklingen ska leda till att fler fartyg med katalysatorer stoppas är det nödvändigt att den svenska regeringen agerar kraftfullt för att förmå övriga EU-länder att se till så att bunkerolja av miljöklass 1 blir tillgänglig i alla Europas hamnar.

Den socialdemokratiska regeringen gav 2006 Sjöfartsverket m.fl. i uppdrag att utreda hur ett handelssystem med utsläppsrätter kan utformas för sjöfart. I utredningen, som redovisades i maj 2007, konstateras att det svenska arbetet mot sjöfartens utsläpp av föroreningar har mött erkännande, men efterföljarna har varit få. I utredningen konstateras vidare att sjöfartens utsläpp av svavel- och kväveoxider är stora och att ytterligare åtgärder för att reducera utsläppen från denna sektor därför är angelägna. Hur detta kan gå till genom utsläppsrätter och andra åtgärder förutsätter vidare analyser och förändringar i internationell rätt.

Enligt vår uppfattning är det nödvändigt att regeringen med kraft fortsätter att driva frågan om sjöfartens utsläpp, där tillgång till bunkerolja av miljöklass 1 är ett viktigt steg, i internationella sammanhang.

Detta bör ges regeringen till känna.

#### **4. Utsläpp av kväve- och svaveloxider, miljödifferenterade hamnavgifter m.m., punkt 6 (v, mp)**

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

##### *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

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6 och

2007/08:MJ366 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 16,

bifaller delvis motion

2007/08:T400 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s) och avslår motion

2007/08:T213 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 1.

##### *Ställningstagande*

Enligt vår uppfattning måste miljöperspektivet stärkas i EU:s sjöfartspolitik; sjöfarten måste bli säker och ekologiskt hållbar för att den i framtiden ska kunna ta över de långväga tunga fossila transporterna på land. Sverige bör verka för att hamnar inom de länder som är parter i Helcom och i EU:s medlemsländer inför krav på miljödifferenterade farledsavgifter och hamnavgifter som gynnar miljöanpassade fartyg.

Vi anser att Sveriges system med farledsavgifter är ett exempel på ett bra styrmedel eftersom avgiften är miljödifferenterad. Systemet bör kontinuerligt ses över så att avgifterna blir alltmer träffsäkra. Det är också

viktigt att alla hamnar tar ut miljödifferenterade hamnavgifter, och att även dessa ses över regelbundet för att på ett ändamålsenligt sätt vara miljöstyrande. Regeringen bör därför ta fram ett förslag till lagstiftning som syftar till att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

## **5. Utsläpp av olja, punkt 7 (v, mp)**

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Sjöfarten är ett i grunden energisnålt och från miljösynpunkt bra transportslag. Hittills har dock svaga miljökrav på sjöfarten gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den skulle kunna vara. Förekomsten av undermåliga fartyg i kombination med otillräckligt underhåll ökar olycksrisken och risken för oljeutsläpp. En framgång är beslutet att fartyg med enkelskrov inte får segla inom EU efter år 2010 och att de internationellt ska vara utfasade till år 2015.

Enligt vår uppfattning skulle regelverket kunna förstärkas på en rad områden. Sverige bör aktivt driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp höjs kraftigt.

Detta bör ges regeringen till känna.

## **6. Register för fritidsbåtar, punkt 13 (s, v, mp)**

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:T205 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s), 2007/08:T290 av Lars Wegendal m.fl. (s) i denna del,

2007/08:T418 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s) och  
2007/08:T508 av Peter Jeppsson m.fl. (s).

### *Ställningstagande*

Under slutet av 1980-talet och början av 1990-talet fanns ett båtregister. Det avskaffades emellertid vid den borgerliga regeringens tillträde.

Enligt vår mening skulle en rad fördelar kunna vinnas med ett återinförande av det obligatoriska båtregistret.

För det första skulle arbetet med sjösäkerheten underlättas. Detta ska särskilt ses i ljuset av de senaste årens utveckling när det gäller fritidsbåtolyckor, som inte varit i linje med det av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålet. Svenska Sjöräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen och tullen har i olika sammanhang förordat ett båtregister, då ett sådant skulle underlätta vid tillbud och olyckor men också vid det förebyggande sjösäkerhetsarbetet. Ett tydligt registreringsnummer ger förutsättningar för en säker identifiering av fritidsbåtar, vilket underlättar övervakningen. Systemet skulle samtidigt försvåra smitning från en olycksplats.

Vidare skulle ett obligatoriskt båtregister underlätta i samband med t.ex. båtstölder. Polisens och Kustbevakningens arbete med att identifiera stulna båtar skulle underlättas, och därmed skulle fler av det ständigt ökande antalet båtstölder kunna klaras upp. I dag är det svårt att finna ägarna till de båtar som påträffas och som saknar någon form av märkning.

Det finns ingen lättillgänglig statistik som visar hur många fritidsbåtar som finns. Rimligtvis bör det inte vara svårare att ta reda på detta än när det gäller snöskotrar o.d.

Registret bör kunna vara självfinansierande genom att båtägarna får betala en mindre avgift när de registrerar sig. Närmare om hur registret ska utformas bör lösas i nära samråd med berörda intressenter, främst båtfolket men även försäkringsbranschen. Vid ett inrättande av ett statligt båtregister bör regionalpolitiska överväganden göras. En sådan verksamhet kan med fördel decentraliseras. Både tekniskt och personalmässigt fungerar det att lägga en sådan verksamhet i glesbygd.

Under senare år har ett antal motioner om att införa ett båtregister avslagits i riksdagen. Det huvudsakliga motivet för avslagen har varit att det har pågått en utredning i frågan och att man inte velat ta ställning i frågan förrän utredningen är klar. Nu har regeringens utredare presenterat sitt betänkande. I den redovisning som gjorts är flera tunga remissinstanser positiva till ett båtregister, eftersom ett sådant kan underlätta arbetet för många intressenter.

Detta bör ges regeringen till känna.

**7. Förarbevis för fritidsbåt, punkt 14 (s, v, mp)**

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T290 av Lars Wegendal m.fl. (s) i denna del.

*Ställningstagande*

Vi anser att ett krav på förarbevis för fritidsbåt bör införas i enlighet med det förslag som den särskilde utredaren av bl.a. denna fråga har föreslagit. Regeringen bör snarast lägga fram ett förslag till riksdagen i detta syfte.

Detta bör ges regeringen till känna.

**8. Avfallsfrågor inom sjöfarten, punkt 16 (v, mp)**

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:MJ366 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 31–33 och avslår motion 2007/08:T439 av Christin Hagberg (s).

*Ställningstagande*

Enligt vår uppfattning måste frågorna om avfall – särskilt toalettavfall – från fartyg och fritidsbåtar lösas för en uthållig utveckling av havsmiljön. Särskilt bör åtgärder vidtas i Östersjön med tanke på att detta havsområde av IMO är klassat som särskilt känsligt, ett PSSA. Även Västerhavet, vars marina ekosystem är hårt belastat, måste skyddas genom lagstiftning

Inledningsvis anser vi att dumpning av toalettavfall från fartyg helt bör förbjudas. Enligt nu gällande regler (Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd, SJÖFS 2005:8, omtryckt i 2006:40) får toalettavfall inte släppas ut inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Men det svenska regelverket innehåller en rad undantag. Fartyg får t.ex. släppa ut finförde-

lat och desinficerat toalettavfall på ett avstånd av mer än tre nautiska mil från närmaste land. Vi anser att dessa nationella undantag är förkastliga och bör upphävas.

När det här efter gäller fritidsbåtar kan man konstatera att ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från sådana båtar har diskuterats och utretts sedan 1990-talet i Sverige. Men i stället för att införa förbud har man valt att bygga ut infrastrukturen för båtägarna så att de kan lämna ifrån sig toalettavfallet i hamn. Vi anser att detta inte är tillräckligt. Man måste lagstiftningsvägen lösa både utbyggnad av nödvändig infrastruktur för avfallsmottagningen och förbjuda utsläpp av toalettavfall från mindre fartyg och fritidsbåtar. Regeringen bör ta fram ett lagförslag gällande detta som träder i kraft år 2010.

Vidare bör tillsynen över avfallshanteringen i fritidsbåtshamnar samordnas. Enligt SJÖFS 2001:13 ska varje fritidsbåtshamn ha en avfallshanteringsplan, men planerna begärs inte regelmässigt in för tillsyn. Det görs bara då Sjöfartsverket får rapport om att något inte står rätt till. Då påbörjas en utredning för åtgärder. Mot bakgrund av detta bör en samordnad nationell tillsyn över avfallshanteringen i fritidsbåtshamnar införas.

Detta bör ges regeringen till känna.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

*2007/08:T205 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s):*

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

*2007/08:T213 av Kerstin Lundgren (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheterna att kunna införliva sjöfarten i städernas miljözoner.

*2007/08:T229 av Lars Hjälmered och Lars-Arne Staxäng (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av nya och särskilda krav för mindre fartyg.

*2007/08:T253 av Jörgen Johansson (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ett utvecklingsprogram för den inhemska sjöfarten.

*2007/08:T266 av Isabella Jernbeck (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjöfartsstöd till skolfartyg.

*2007/08:T273 av Staffan Anger (m):*

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

*2007/08:T290 av Lars Wegedal m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att införa ett obligatoriskt båtregister och båtkörkort/förarbevis.

*2007/08:T321 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att göra det möjligt att överföra godstrafik från väg till båt längs den svenska västkusten.

*2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp höjs kraftigt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta fram ett förslag som baseras på att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan.

*2007/08:T339 av Krister Hammarbergh (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om regelverk för temporärt släckta fyror – s.k. occas.

*2007/08:T344 av Mikael Oscarsson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning angående sjökartverksamheten.

*2007/08:T347 av Kjell Eldensjö (kd):*

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

*2007/08:T355 av Sinikka Bohlin och Ann-Kristine Johansson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om gemensam sjöfartspolicy för region Östersjön.

*2007/08:T361 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förändringar i 2 kap. 3 § förordningen om behörigheter för sjöpersonal, SFS 1998:965.

*2007/08:T400 av Jasenko Omanovic och Eva Sonidsson (båda s):*

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

*2007/08:T413 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av gällande regler för farleds- och lotsavgifter.

*2007/08:T418 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s):*

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

*2007/08:T428 av Håkan Juholt (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatoriskt alkoholås på alla fartyg i Östersjön.

*2007/08:T429 av Jan-Olof Larsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om generell hastighetsbegränsning på sjön.

*2007/08:T439 av Christin Hagberg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla småbåtshamnar bör bygga en mottagningsanläggning för tömning av toaletter i småbåtar.

*2007/08:T458 av Christina Oskarsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten.

*2007/08:T485 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, kd, c):*

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

*2007/08:T494 av Gustav Blix (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att säkerställa att de kulturhistoriskt värdefulla fartygen även i framtiden ska kunna bedriva passagerartrafik i kustnära vatten.

*2007/08:T498 av Gunnar Andrén (fp):*

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

*2007/08:T508 av Peter Jeppsson m.fl. (s):*

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



*2007/08: MJ366 av Lars Ohly m.fl. (v):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade miljökrav inom PSSA-klassade områden.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att hamnar inom Helcom och EU inför krav på miljödifferenterade farledsavgifter och hamnavgifter som gynnar miljöanpassade fartyg.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att undantagen i föreskriften (SJÖFS 2005:8, omtryckt i 2006:40) för tillstånd för utsläpp av toalettavfall från fartyg ska utgå.
32. Riksdagen begär att regeringen lägger fram ett lagförslag för utbyggnad av nödvändig infrastruktur för mottagning av fritidsbåtars avfall i hamnar samt ett förbud av utsläpp av toalettavfall från mindre fartyg och fritidsbåtar som kan träda i kraft år 2010.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en samordnad nationell tillsyn över avfallshandlingen i fritidsbåtshamnar införs.