



## Sjöfartsfrågor

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar trafikutskottet frågor om sjöfart med utgångspunkt från 50 yrkanden från den allmänna motionstiden 2013.

Motionsförslagen berör bl.a. förutsättningar för svensk sjöfart, miljöfrågor, inlandssjöfart samt sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet.

Utskottet betonar vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig, inhemsk sjöfartsnäring. En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är därför avgörande för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. En stark svenskflaggad fartygsflotta innebär att Sveriges möjligheter att påverka i miljö- och säkerhetsfrågor i internationella forum säkras. Dessutom bidrar den svenska sjöfarten till att skapa arbetstillfällen både direkt och indirekt samt med skatteintäkter.

Utskottet konstaterar att regeringen har vidtagit ett flertal åtgärder bl.a. för att stärka sjöfartsnäringens konkurrenskraft och att ett aktivt arbete pågår nationellt och internationellt för att främja en förbättrad miljö- och klimatutveckling inom sjöfarten. Många motionsförslag har därför blivit väl mötta. Vidare påpekar utskottet att det på flera områden som rör sjöfart pågår ett omfattande och ambitiöst beredningsarbete inom Regeringskansliet och att regeringen har för avsikt att presentera en maritim strategi och att många motionsförslag då kan förväntas bli tillgodosedda.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning .....	5
Bakgrund .....	5
Utskottets överväganden .....	15
Förutsättningar för svensk sjöfart .....	15
Miljöfrågor .....	25
Inlandssjöfart .....	37
Traditionsfartyg .....	42
Fartområdesindelning .....	46
Strategiska hamnar .....	47
Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet .....	49
Reservationer .....	57
1. Förutsättningar för svensk sjöfart, punkt 1 (S, MP, V) .....	57
2. Miljöfrågor, punkt 2 (S, MP, V) .....	61
3. Inlandssjöfart, punkt 3 (S, MP, V) .....	64
4. Förarbevis för vattenskoter, punkt 7 (S, MP, V) .....	65
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	67
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013 .....	67

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## *Allmänna sjöfartsfrågor*

### **1. Förutsättningar för svensk sjöfart**

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T280 av Hans Rothenberg (M),

2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 5–8 och 10,

2013/14:T455 av Lars Hjalmered (M),

2013/14:T476 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Mattias Jonsson (båda S) yrkandena 1, 2 och 4–6 samt

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 18 i denna del.

*Reservation 1 (S, MP, V)*

### **2. Miljöfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T217 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6,

2013/14:T243 av Gustaf Hoffstedt (M),

2013/14:T337 av Josef Fransson och David Lång (båda SD),

2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 2–4,

2013/14:T350 av Cristina Husmark Pehrsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T487 av Hans Hoff m.fl. (S),

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 43 och 44 samt

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 18 i denna del.

*Reservation 2 (S, MP, V)*

### **3. Inlandssjöfart**

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T217 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 5,

2013/14:T233 av Jörgen Hellman m.fl. (S),

2013/14:T242 av Gustaf Hoffstedt och Cecilia Magnusson (båda M),

2013/14:T262 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda S),

2013/14:T297 av Mikael Cederbratt (M),

2013/14:T352 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkandena 1–3 och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 42.

*Reservation 3 (S, MP, V)*

### **4. Traditionsfartyg**

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T429 av Annicka Engblom (M) och

2013/14:T450 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda FP) yrkandena 1 och 2.

**5. Fartområdesindelning**

Riksdagen avslår motion  
2013/14:T386 av Per Lodenius (C).

**6. Strategiska hamnar**

Riksdagen avslår motion  
2013/14:T475 av Billy Gustafsson m.fl. (S).

*Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet***7. Förarbevis för vattenskoter**

Riksdagen avslår motionerna  
2013/14:T212 av Hans Hoff (S),  
2013/14:T234 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S),  
2013/14:T260 av Jan Ericson (M),  
2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 11,  
2013/14:T371 av Marie Nordén (S),  
2013/14:T375 av Anna Wallén (S),  
2013/14:T437 av Stefan Svanström (KD) och  
2013/14:T485 av Roland Utbult (KD) yrkandena 1 och 2.  
*Reservation 4 (S, MP, V)*

**8. Krav på flytväst inom fritidsbåtlivet**

Riksdagen avslår motion  
2013/14:T381 av Lotta Olsson (M).

Stockholm den 21 januari 2014

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Roza Güclü Hedin (S), Johan Andersson (S) och Johnny Skalin (SD).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 50 yrkanden från den allmänna motionstiden 2013. Motionsförslagen rör bl.a. förutsättningar för svensk sjöfart, miljöfrågor, inlandssjöfart samt sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet tidigare under riksmötet har behandlat sjöfartsområdet genom beredningen av regeringens proposition Tekniska föreskrifter för inre vattenvägar (prop. 2012/13:177, bet. 2013/14:TU2, rskr. 2013/14:52). Utskottet avser vidare att senare under riksmötet behandla den proposition om några sjömansfrågor som regeringen aviserat.

## Bakgrund

### Den svenska sjöfarten

Sjöfarten är av stor betydelse för det svenska transportsystemet. Sverige har en av Europas längsta kuststräckor och goda djupförhållanden till farleder i de flesta hamnar. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, transporteras sjövägen, vilket innebär ca 180 miljoner ton transporterat gods. Utöver det transporteras ca 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. Den svenska sjöfarten och dess omgivningsföretag omfattar totalt omkring 100 000 anställda, inom sjöfartsnäringsen arbetar ca 15 000 personer, varav antalet anställda ombord på fartyg är ca 10 000 personer. Omsättningen i svenska rederier uppgår till 50 miljarder kronor per år. Antalet handelsfartyg i det svenska fartygsregistret har minskat från omkring 250 för några år sedan till ca 100 i dag.

Sjöfarten agerar på en global marknad vilken tillsammans med regelgivning på global nivå sätter spelreglerna för rederiernas verksamheter.

### Politiska initiativ för sjöfarten

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

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

som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen och att den svenska handelsflottan tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor. Även efter detta beslut har regeringen och riksdagen vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om en svensk sjöfartsnäring och att näringen måste ges likvärdiga konkurrensvillkor som i de närmaste konkurrentländerna. Ett exempel är propositionen En sammanhållen svensk havspolitik (prop. 2008/09:170, bet. 2008/09:MJU29), där regeringen framhöll det angelägna i att det finns en betydande svensk sjöfartsnäring som kan bidra till att skapa nya arbetstillfällen och som underlättar svenska företags exportmöjligheter.

Regeringen presenterade i januari 2013 en handlingsplan för svensk sjöfart. Där framgår att svensk sjöfart står inför stora utmaningar och hård internationell konkurrens. Regeringen presenterar de insatser som den gjort och som den planerar att göra för att stärka den svenska sjöfartsnäringen. Handlingsplanen bygger på en rad utredningar som gjorts under de senaste åren. De mest centrala är betänkandet Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73) och Tillväxtanalys rapport om det svenska maritima klustret som båda presenterades 2010. I handlingsplanen lägger regeringen stor vikt vid sju områden:

- Företagsfrämjande insatser
- Transportpolitiska åtgärder
- Utbildningsinsatser
- Sjösäkerhetsfrågor
- Miljöfrågor
- Sjöfartsforskning och utvecklingsfrågor
- Viktiga EU-projekt.

Riksdagen godkände den 18 juni 2013 regeringens proposition 2012/13:144 Sjöfartstödets inriktning (bet. 2012/13:TU19, rskr. 2012/13:290). Den 23 oktober 2013 godkände riksdagen regeringens proposition 2012/13:153 Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur (bet. 2013/14:KU2, rskr. 2013/14:21) och den 13 november 2013 godkände riksdagen regeringens proposition 2012/13:177 Tekniska föreskrifter för fartyg på inre vattenvägar (bet. 2013/14:TU2, rskr 2013/14:52).

Regeringen har påbörjat arbetet med att ta fram en maritim strategi för det bredare maritima klustret. Strategin ska presenteras under 2014.

## **Nationella myndigheter**

### *Sjöfartsverket*

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

Sjöfartsverkets huvuduppgifter är bl.a. att

- tillhandahålla lotsning

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

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

### *Trafikverket*

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

Sedan den 1 januari 2011 ska Trafikverket – genom ett särskilt organ inom verket – pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart (s.k. sjöfartsstöd); samma datum upphörde Rederinnämnden, den tidigare ansvariga myndigheten. Trafikverket ska särskilt samverka med Sjöfartsverket om att ta fram och genomföra den nationella planen för transportinfrastruktur och i arbetet med ansökningar om budgetmedel för investeringar i det transeuropiska transportnätet om, s.k. TEN-T-bidrag.

### *Transportstyrelsen*

Enligt förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen har styrelsen till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen svarar för vilka krav som ska ställas på sjöfartens infrastruktur och ska verka för att de transportpolitiska målen nås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsens tillsyn ska, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över bl.a. den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet.

### *Trafikanalys*

Verket ska också följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart.

### *Kustbevakningen*

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

### *Havs- och vattenmyndigheten*

En ny myndighet med uppgiften att verka för bevarande och hållbart nyttjande av havs- och vattenmiljöer inrättades den 1 juli 2011. Myndigheten ska bl.a. ha ett övergripande ansvar för arbetet med att nå de miljökvalitetsmål som rör havs- och vattenmiljön. Myndighetens uppgift är att verka för bevarande och hållbart nyttjande av havs- och vattenmiljöer. Vidare leder myndigheten arbetet i Båtmiljörådet.

### *Internationellt samarbete*

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

### *FN*

Föreningens havsrättskonvention, Unclos (United Nations Convention on the Law of the Sea), som trädde i kraft 1994, reglerar nationernas rättigheter och skyldigheter när det gäller deras nyttjande av haven. Konventionen innehåller bl.a. regler om havets indelning i olika havsområden och kuststaternas jurisdiktion över dessa områden. Enligt Unclos gäller principen om rätten till s.k. oskadlig genomfart i internationella sund. Detta innebär att genomfarten är tillåten så länge den inte äventyrar kuststatens fred, ordning och säkerhet, t.ex. genom fiske eller förorening. FN har ingen operativ uppgift vid tillämpningen av konventionen, men vissa organisationer, t.ex. IMO (förkortning förklaras nedan), spelar en viktig roll.

### *IMO*

FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Inom IMO bedrivs också arbete med att öka kvalitetskraven på flaggstaters sjöfartsadministrationer. Även frågor om s.k. sjöfartsskydd ingår i IMO:s uppgifter. IMO har 170 medlemsstater; Sverige är medlem sedan 1959.

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



- Sjösäkerhetskonventionen, *Solas* (International Convention for the Safety of Life at Sea, den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss), är det grundläggande internationella regelverket för sjösäkerhetsarbetet. Solas har sedermera kompletterats med den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden) samt med ISPS-koden och sjöfarts- och hamnskydd.
- Den internationella konventionen för förhindrande av förorening från fartyg, *Marpol* (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, samt ett senare antaget protokoll), är den huvudsakliga internationella konventionen om utsläpp som är avsiktliga eller en följd av en olycka eller av fartygsdriften. Regler finns i olika bilagor om bl.a. förorening av vatten genom olja, sopor och toalettavfall och även förorening av luft. Inspektion och övervakning är en uppgift för medlemsländerna. Det är i bilaga VI till denna konvention som kraven om svavelhalt i bunkerolja finns reglerat inom IMO (se vidare i avsnittet miljöfrågor).
- Konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakt-hållning, *STCW* (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers och den tillhörande koden, STCW 95), reglerar frågor om bl.a. vilken kompetens som sjömän ska ha.

IMO har också förhandlat fram ett helt nytt regelverk för hantering och kontroll av barlastvatten, *barlastvattenkonventionen*. Den har emellertid inte trätt i kraft än; för detta krävs att minst 30 stater som motsvarar minst 35 % av världstonnaget ansluter sig. I juni 2013 hade konventionen ratificerats av 37 stater som tillsammans innehar 30,32 procent av världshandelsflottans tonnage. Sverige anslöt sig 2009. Reglerna innebär att fartygs barlastvatten måste hanteras så att spridning av främmande arter minimeras. Konventionen gäller fartyg som går i internationell trafik, men en stat som ratificerat den kan besluta att konventionen även ska omfatta nationell trafik.

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

## *ILO*

ILO (International Labour Organization, Internationella arbetsorganisationen) är FN:s fackorgan för utarbetande av normer för arbetslivet, oftast i form av konventioner. Genom sin anslutning till Nationernas förbund 1920 inträdde Sverige som medlem även i ILO. Nästan samtliga konventioner på sjöfartens område har reviderats och förts samman i en konvention, *2006 års sjöarbetskonvention* (Maritime Labour Convention, MLC). Ett

syfte med konventionen är att uppnå både goda arbetsförhållanden för sjöfolk och säkra ekonomiska intressen inom ramen för sund konkurrens för kvalitetssjöfart. Bestämmelserna rör bl.a. minimikrav för att sjömän ska få arbeta på fartyg, anställningsförhållanden, bostad, rekreativmöjligheter, mat och förplägnad samt hälsovård, sjukvård och välfärd. Stora delar av konventionen motsvaras i Sverige redan i dag av bestämmelser i lagar, förordningar och föreskrifter samt kollektivavtal. Sverige ratificerade konventionen den 12 juni 2012 och den trädde i kraft den 20 augusti 2013.

## EU

Den integrerade havspolitikerna inom EU initierades genom EU-kommissionens vitbok om politikområdet hösten 2007, den s.k. Blåboken. Europeiska rådet antog slutsatser om politikområdet i december samma år. Den integrerade havspolitikerna fokuserar på havsområdena inom och kring EU och deras möjligheter att bidra till en hållbar utveckling.

För att skapa ett bättre transportsystem inom EU som på ett effektivt sätt kan leva upp till det ökade transportbehovet finns särskilda budgetmedel för investeringar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Som en del av TEN-T ingår sjömotorvägskonceptet. Sjömotorvägsprojekt ska vara gränsöverskridande så att de berör minst två EU-stater och syftar till att stödja utvecklandet av än mer effektiva transportsystem inom EU. Exempel på sjömotorvägsprojekt är utbyggnad av hamnar, infrastruktur i anslutning till hamnar från både land och hav, aktiviteter knutna till isbrytning, sjömätning samt förbättringar av logistiska och intermodala lösningar. Ett exempel är projektet ”LNG i hamnar” som är en förstudie med målet att belysa vilken naturgashantering som behövs i hamnar för att LNG ska kunna användas som fartygsbränsle i framtiden.

Kommissionen lämnade den 12 mars 2013 ett förslag till en rättsakt om havsplanering. Vidare har kommissionen nyligen presenterat ett meddelande, Kunskap i havsfrågor 2020. Initiativet tas för att främja en tillgänglig och hållbar kartläggning av Europas havsbotten och havsvatten.

Genom strategin Europa2020 har EU lagt ett starkt fokus på ekonomisk återhämtning. Som ett led i detta presenterade EU-kommissionen i september 2012 ett meddelande om att stödja ekonomisk tillväxt inom den maritima sektorn. Meddelandet har samlingsnamnet Blå tillväxt. Exempel på aktiviteter som presenteras i meddelandet är havsbaserad energiproduktion genom vind, vågor och strömmar. Meddelandet understryker att tillväxten inte får ske på bekostnad av den ekologiska hållbarheten i den marina miljön. Med utgångspunkt från meddelandet antogs under hösten 2012 en ministerdeklaration som behandlar utvecklingen av framtidens integrerade havspolitik.

Kommissionen har också presenterat sitt initiativ på det inre marknadsområdet som avser att bl.a. ytterligare minska administrativa hinder för sjötransporter inom EU till en nivå som är jämförbar med andra transportsätt (Inre marknadsakt II – Tillsammans för en ny tillväxt).

Av kommissionens meddelande KOM(2013) 510 framgår att kommissionen har för avsikt att inrätta en politisk ram för ett s.k. Blue Belt koncept. BlueBelt är ett område där fartygen kan färdas fritt inom EU:s inre marknad med ett minimum av administrativa bördor samtidigt som säkerheten, miljöskyddet och tull och skattepolitiska åtgärder förstärks genom övervaknings- och rapporteringsresurser.

Kommissionen föreslog i sitt förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar (KOM(2013) 296) en tydlig ram för tillträde till marknaden för hamntjänster samt gemensamma regler för ledningsorgan eller hamntjänsteleverantörer med avseende på finansiell insyn och avgifter. Riksdagen lämnade dock ett motiverat yttrande till kommissionen med anledning av förslaget och angav att förslaget, enligt riksdagens åsikt, inte var förenligt med subsidiaritetsprincipen (utl. 2012/13: TU21).

Kommissionen har också lämnat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 718/1999 om en politik för gemenskapens flottkapacitet inom inlandssjöfarten för att främja transporter på de inre vattenvägarna (KOM(2013) 621). Förslaget syftar till en utökad användning av den fond för inlandssjöfarten som medlemsstaterna har inrättat samt förslag till direktiv om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG, (KOM(2013) 622). Förslaget syftar till att upprätta lämpliga strukturer som gör det möjligt för EU och CCNR (Central Commission for the Navigation of the Rhine, Centralkommissionen för Rhensjöfarten) att utarbeta och upprätthålla enhetliga gemensamma tekniska standarder.

I kommissionens förslag till rådets beslut om fastställande av den standpunkt som ska intas i Helcom och IMO om att utse Östersjön till kontrollområde för kväveoxid (NECA), KOM(2013) 300 föreslår kommissionen att unionen bör stödja Östersjöns kuststaters inlämnande till IMO av Helcoms förslag om att utse Östersjön till ett kontrollområde för kväveoxid. Vid ministermöte inom Helcom i oktober 2013 kunde länderna inte enas om det finns tillgänglig teknologi för att uppfylla NECA-kraven och därmed inte heller om man ska ansöka till IMO att utse Östersjön till ett NECA-område.

EU:s strategi för Östersjöregionen är det första exemplet på en makroregional strategi för en grupp av medlemsstater med vissa gemensamma territoriella utmaningar och behov som tjänar på att hanteras gemensamt. Med Östersjöstrategin öppnades en möjlighet för ett nytt gränsöverskridande arbetssätt inom EU. Ett integrerat arbetssätt, frivillighet och aktivt

samarbete och samråd med regionala aktörer är grundförutsättningarna. De tre huvudsakliga målen för Östersjöstrategin är att rädda havsmiljön, länka samman regionen och öka välståndet.

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

### *EMSA*

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

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

### *Det tredje sjösäkerhetspaketet*

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

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

- Förordning om *ansvar för och ersättning till passagerare vid fartygsolyckor*.
- Direktiv om redares *skadeståndsansvar*.

## **Andra mellanstatliga samarbeten**

### *Helcom*

Helsingforskommissionen (Helcom) är det verkställande organet för 1974 års Helsingforskonvention om skydd för Östersjöområdets marina miljö. Helcom arbetar bl.a. med frågor om förbättrad ruttplanering, sjömätning, tillgång till elektroniska sjökort och avfallshantering i Östersjöområdet. Medlemmar är Ryssland, de åtta EU-stater som gränsar till Östersjön (Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige och Tyskland) och Europeiska unionen. För beslut inom Helcom krävs enhällighet. Ordförandeskapet i Helcom roterar mellan de fördragsslutande parterna vartannat år. Sverige var ordförande under perioden den 1 juli 2010–30 juni 2012 och för närvarande är Danmark ordförandeland.

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

### *Nordsjökonferensen*

Nordsjökonferensen är ett politiskt samarbete mellan stater kring Nordsjön och syftar till att skydda och förbättra Nordsjöns miljö. På sjöfartsområdet har främjande av miljövänlig sjöfart samt motverkande av luftföroreningar och marint skräp diskuterats. Begreppet Clean Ship har lyfts fram som ett övergripande tema inom Nordsjökonferensen. Det innebär att man ska beakta och försöka minimera all negativ miljöpåverkan som ett fartyg kan medföra under hela sin livscykel. Sedan ministerkonferensen i Göteborg 2006 pågår inte längre något mellanstatligt samarbete i detta forum, men staterna fullföljer de åtaganden som gjorts inom konferensen.

### *Ospar*

Osparkonventionen från 1992 reglerar skyddet av den marina miljön i Nordostatlanten. Tillkomsten av konventionen har sitt ursprung i oljetankern Torrey Canyons grundstötning 1967. Konventionen har ratificerats av alla 16 parter i de ursprungliga konventionerna (Oslo- och Pariskonventioner).

nerna), nämligen regeringar från 15 länder samt EU. En lägesrapport presenterades 2010 och ett ministermöte hölls i september samma år i Bergen, Norge.

# Utskottets överväganden

## Förutsättningar för svensk sjöfart

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förutsättningarna för svensk sjöfart. Utskottet hänvisar till att motionsförslagen till stora delar tillgodoses genom initiativ som regeringen tagit eller kommer att tillgodoses genom pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

## Allmänt om sjöfartens konkurrensförutsättningar

### *Regelförenkling*

Regeringen har påbörjat arbetet med att utreda möjligheten att göra förenklningar med koppling till fartygsregistret i syfte att förenkla för såväl företag som myndigheter. Arbetet med utredningsdirektiven kommer att pågå under 2014. Utredningen ska ta sikte på bl.a. förenklad registrering för mindre tonnage, översyn av reglerna för dubbelregistrering och möjligheterna att få ett fartyg avregistrerat. Syftet är att förenkla för företag och enskilda. Branschen har meddelat sina önskemål till regeringen som har konstaterat att dessa i stora delar sammanfaller med Transportstyrelsens önskemål. Regeringen pekar också på behov av förenklningar där företag i dag behöver hämta tillstånd och certifikat för sin verksamhet från många olika myndigheter. Regeringen har för avsikt att samla fler frågor hos Transportstyrelsen för att förenkla myndighetskontakterna.

### *Sjöfartsstöd*

Sjöfartsstödet syftar till att ge den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor i förhållande till konkurrerande staters flottor. Det svenska sjöfartsstödet bygger på EU:s riktlinjer om statligt stöd. EU:s sjöfartstrategi till 2018 framhåller att för att upprätthålla konkurrenskraften för EU är det viktigt att behålla riktlinjerna för sjöfartsstöd så att likvärdiga konkurrensvillkor upprätthålls också i framtiden. I dag omfattas det svenska sjöfartsstödet last- och passagerarfartyg som i sin näringsverksamhet utför transporter av gods eller passagerare. Den 18 juni 2013 godkände riksdagen regeringens förslag om att utvidga sjöfartsstödet omfattning till att avse samtliga fartygstyper som kan omfattas av EU:s riktlinjer på området (prop. 2012/13:144, bet. 2012/13:TU 19, rskr. 2012/13:290). Utbetalningen av sjöfartsstöd har minskat i takt med att fartyg omflaggats från det

svenska registret. Arbetet pågår i Regeringskansliet med att göra förändringar i förordningen för sjöfartsstöd. Innan den nya förordningen kan träda i kraft måste kommissionen godkänna ändringarna.

### *Trafikens kostnadsansvar*

Regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att årligen redovisa transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatter och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. Regeringen anger att den anser att varje trafikslag bör bära sina egna samhällsekonomiska kostnader och att det finns ett behov av fortsatt kunskapsutveckling för att kunna göra fullgoda analyser av transportsektorn. Områden som inte är tillräckligt utredda är t.ex. trängsel och buller samt för sjöfartens del effekter i vatten och vattenmiljöer. Ett uppdrag att ta fram kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader har lämnats till Statens väg- och transportforskningsinstitut. Uppdraget ska redovisas i november 2014, men preliminära resultat kommer sannolikt att presenteras under våren 2014.

### *Landinfrastruktur till och från hamnar*

Regeringen framhåller i dokumentet Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrens att förbättringar av förbindelser till och från hamnar, både till land och till sjöss, kan öka kapaciteten för sjöfarten.

Ett femtiotal allmänna hamnar i Sverige är öppna för allmän kommersiell sjöfart. Därtill finns ett antal industri- och privathamnar som i första hand är knutna till specifika industriföretag. De flesta allmänna hamnar fungerar antingen som internationella, nationella eller regionala logistiknoder, vilket innebär att hamnarna används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring.

I Kapacitetsutredningen framlades att sjöfarten kan innebära goda möjligheter för kapacitetsavlastning för transportsystemet. I utredningen föreslog Trafikverket att de stråk och noder som pekats ut i det trafikslagsövergripande nätet bör vara vägledande för framtida prioriteringar i infrastruktursatsningar. Regeringen har i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) ställt sig bakom detta förslag och samtidigt betonat att den allmänna utgångspunkten bör vara att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och bedrivs på ett miljöanpassat sätt. Riksdagen har ställt sig bakom denna bedömning (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Trafikverket redovisade i juni 2013 ett förslag till nationell plan och regeringen ska ta ställning till denna under våren 2014.



### *Ändrade regler för kommunal medfinansiering*

Lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ger kommuner och landsting rätt att lämna bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för. Riksdagen godkände den 23 oktober 2013 regeringens proposition 2012/13:153 Kommunal medfinansiering av statlig sjöinfrastruktur (bet. 2013/14:KU2, rskr. 2013/14:21). Därmed ges kommuner och landsting rätt att lämna bidrag till anläggandet av allmänna farleder till sjöss som staten ansvarar för.

### *Forskning och utbildning*

För att få behörighet för befattning och kunna söka jobb krävs att studenter vid sjöbefälsutbildningar genomfört praktik. De senaste åren har antalet tillgängliga praktikplatser minskat markant till följd av omflaggningen av svenska fartyg. När studenters praktik förläggs på fartyg under andra länders flagg belastar kostnaden för dessa mönstringsresor respektive lärosäte. Regeringen kompenserar fr.o.m. 2013 Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet för denna merkostnad med 2 250 000 kronor. Denna ersättning har inneburit att ytterligare ca 25 fartyg nu kan erbjuda praktikplatser. Emellertid har detta inte helt löst problemen med att erbjuda studenter praktikplatser eftersom flaggstaten kan vilja att studenter från det egna landet erbjuds praktikplatser, vilket kan förhindra fartyget att ta emot svenska studenter.

Trafikverket har ansvaret för forskning inom transportsektorn och att då beakta ett trafikslagsövergripande synsätt. Sverige har en stark internationell position inom sjöfartsteknisk utveckling, inte minst inom miljöteknik. Stort fokus ligger på fartygsbränsle, framtidens drivmedel, bränsleeffektivitet och åtgärder för att minska sjöfartens utsläpp av luftföroreningar och klimatpåverkan. Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att under 2013 avsätta resurser till kvalitetsgranskad sjöfartsforskning. Genom regleringsbrev avsattes 35 miljoner kronor för 2013. Uppföljning kommer att göras av varje finansierat projekt genom Sjöfartsverket som kommer att redovisa resultaten för Trafikverket.

### *Tonnageskatt*

Flertalet sjöfartsnationer inom EU har infört system med tonnageskatt. Tonnageskatt innebär att inkomsten bestäms schablonmässigt med utgångspunkt från fartygens nettodräktighet, vilket anses ge ett mått på fartygens lastkapacitet och därmed intjäningsförmåga. Begreppet tonnageskatt används internationellt, men det är inte en skatt utan i stället ett sätt för rederiet att beräkna inkomsten av den delen av verksamheten som kan hänföras till transport av gods eller passagerare. Den delen av rederiets inkomst som beräknas med stöd av tonnageskattereglerna ska läggas samman med rederiets övriga inkomster och beskattas med den bolagsskattesats som tillämpas på näringsverksamhet i övrigt. Regeringen och

riksdagen har vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och att denna näring måste ges konkurrensvillkor likvärdiga med dem i våra närmaste konkurrentländer.

Regeringen har initierat en utredning om ett eventuellt införande av tonnageskatt. Utredningsarbetet är påbörjat och uppdraget ska redovisas senast den 15 november 2014.

### *Kompletterande uppgifter*

Antalet ombordanställda på svenska fartyg är ca 10 000 personer. Av dem är ca 6 procent TAP-anställda (dvs. tillfälligt anställd personal). TAP-avtal innebär att en viss andel av bemanningen ombord kan bestå av medborgare från stater utanför EES-området enligt särskilda kollektivavtal. Dessa personer anställs enligt andra villkor än svenska arbetsrättsregler. Denna typ av avtal har tillämpats i Sverige sedan 1998. Under lång tid har arbetsmarknadens parter varit överens om att sådana avtal kan gälla för upp till 50 procent av besättningen. Sedan 2010 har dock viss tillämpning upp till 75 procent förekommit. Regeringen har hållit diskussioner om TAP-avtal med arbetsmarknadens parter. Parterna är överens om att de klarar en vidgad tillämpning själva. Däremot har parterna annonserat intresse för en justering av termen oceanfart i inkomstlagstiftningen, och diskussioner om detta har inletts med Finansdepartementet.

En konkurrensnackdel för Sverige är, enligt regeringen, att många andra stater har infört s.k. internationella register. Rederier med fartyg registrerade i sådana register kan frångå nationella arbetsrättsregler och därmed få möjlighet till reducerade arbetskraftskostnader. Regeringen har låtit utreda frågan om införandet av internationella register i Sverige men kommit fram till att det kräver alltför stora arbetsrättsliga förändringar. Regeringen har därför förklarat att den inte kommer att föreslå något införande av ett internationellt fartygsregister.

### **Motionerna**

I motion 2013/14:T280 anför Hans Rothenberg (M) att sjöfarten är viktig för hela Sverige eftersom 90 procent av all import och export sker via sjöfarten. Motionären lyfter fram att mycket har hänt på sjöfartsområdet det senaste året, bl.a har regeringen lagt fram en handlingsplan och initierat en utredning om tonnageskatt. Det är viktigt att den svenska sjöfarten kan stå sig i den hårda internationella konkurrensen, anger motionären, och påpekar att om fler svenska fartyg flaggas ut förloras värdefull kompetens och arbetstillfällen samt minskas skatteintäkterna. Det påpekas också i motionen att en framtidsinriktad politik för sjöfarten kan bidra till Sveriges möjligheter att nå miljömålen och även åstadkomma ett optimalt utnyttjande av hela transportinfrastruktursystemet. Motionären yrkar att arbetet

med att ytterligare stärka svensk sjöfart måste utgå från dess täta kopplingar till andra prioriterade mål där sjöfartens betydelse ses ur ett helhetsperspektiv.

I motion 2013/14:T339, yrkandena 5–8 och 10, framför Siv Holma m.fl. (V) att kostnaden för att flagga in till svensk flagg är betydligt högre än att flagga in till likvärdiga sjöfartsnationer i Europa. Dessutom är det många gånger krångligare att tillämpa regelverket. Motionärerna nämner som exempel situationen då ett svenskflaggat fartyg som befinner sig långt borta från Sverige behöver få sitt certifikat förnyat. I sådana fall är svenska regler avsevärt krångligare än norska. För att göra svensk flagg mer attraktiv bör därför, enligt motionärerna, åtgärder som styr i sådan riktning tas fram. I motionen framhålls att sjöfartsnationerna inom EU konkurrerar internt genom olika typer av internationella register. Sverige är ett av få länder som tillämpar TAP-avtal, anför motionärerna, och påpekar att de inte anser att det är en hållbar lösning eftersom det innebär att sjömän utanför EU inte får samma lön och avlösningssystem som tillsvidareanställd personal. Motionärerna anser att det krävs ett mer enhetligt system inom EU. Vidare anför motionärerna att sjöarbetskonventionen är ett viktigt verktyg för att fler sjömän ska få en trygg och säker arbetsmiljö. För att konventionen ska kunna följas krävs det att Transportstyrelsen har resurser för nödvändigt tillsynsarbete och utarbetande av föreskrifter och rutiner. Motionärerna framhåller också att nuvarande farledsavgifter utgör en konkurrensnackdel för handelssjöfarten. Det pekas på att avgifterna används för att täcka infrastrukturkostnader för fiskerinäringen, skärgårds- och fritidsbåttrafiken samt kostnader för åtaganden hos Sjöfartsverket vilket innebär att sjöfarten får en stor kostnadsbörda jämfört med andra trafikslag. Motionärerna anser att en permanent lösning för finansiering av farledsavgifter måste tas fram som inte missgynnar sjöfarten jämfört med andra transportslag samtidigt som miljödifferenteringen av farledsavgifterna måste öka. Det yrkas i motionen att regeringen ska uppdraga åt Transportstyrelsen att återkomma med förslag på åtgärder för enklare regelverk och högre kostnadseffektivitet för svensk flagg (yrkande 5), att Sverige ska verka för att EU ska införa ett gemensamt fartygsregister med fastställda bemanningsregler (yrkande 6), att regeringen ska se till att tillämpningen av sjöarbetskonventionen tydligt och uttalat ska ingå i arbetet med Sveriges sjöfartsstrategi för framtiden (yrkande 7) och att regeringen ska se till att det i statliga upphandlingar och exportsatsningar ska ställas krav på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet (yrkande 8), samt att regeringen ska återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferenteringen av avgifterna (yrkande 10).

I motion 2013/14:T455, framhåller Lars Hjalmered (M) att konkurrensen i den internationella sjöfarten är hård. För att motverka att värdefull kompetens och arbetstillfällen försvinner behöver sjöfarten konkurrenskraftiga och hållbara förutsättningar. Motionären anger att Sverige bör ha likvär-

diga skatteregler som konkurrerande länder i Europa och betonar att det är bra att tonnageskatt utreds eftersom det skulle stärka den svenska konkurrenskraften. Vidare måste utbildningsplatser av främsta kvalitet tillförsäkras på högskolan samt en hög standard av fartygens konstruktioner och utveckling av ny teknik säkerställas, anger motionären. I motionen yrkas att regeringen ska överväga att se över villkoren för sjöfartens förutsättningar att vara konkurrenskraftig.

I motion 2013/14:T476, yrkandena 1, 2, och 4–6 påpekar Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Mattias Jonsson (båda S) att sjöfartsnäringen är en framtidsbransch och att handeln mellan världens länder ökar. Sverige är mycket beroende av sjöfart, omkring 90 procent av all import och export av gods sker via fartyg. Dess värre väljer rederierna att flagga ut för att få konkurrenskraftiga villkor. Motionärerna lyfter fram vikten av den svenska sjöfarten – inte minst ur ett internationellt perspektiv. De pekar på att Sverige driver viktiga hållbarhetsfrågor på den internationella arenan men att utan egen sjöfart tappar Sverige förutsättningar och trovärdighet för detta. Svensk sjöfart ger också svenska jobb och en starkt kompetensbas samt skatteintäkter. Regeringens handlingsplan saknar politisk vilja och tillräckliga åtgärder, anför motionärerna. De påpekar att arbetsmarknadens parter har ett ansvar när det gäller den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Fackförbundet Seko har gått med på kraftiga bemanningsrationaliseringar och att teckna särskilda TAP-avtal men detta är inte tillräckligt på lång sikt, enligt motionärerna. Parterna har också uttryckt sin ambition att ta ansvar för att behålla svenskflaggade fartyg inom kollektivavtalets område, anger motionärerna. Främst handlar det om att fastställa en nivå för bemanningskostnaderna. För att skapa bättre förutsättningar för detta behöver det göras förändringar i inkomstskattelagen och socialförsäkringsbalken. Detta kan, enligt motionärerna, genomföras genom t.ex. att tillämpningsområdet för 183-dagars regeln för sjömän anställda på lastfartyg utvidgas samtidigt som ansvaret för socialförsäkringar, pensioner m.m. helt lyfts över på parterna. Motionärerna yrkar att den nationella strategin för sjöfarten ska innehålla fyra prioriterade områden och mål: fler svenskflaggade fartyg, konkurrensneutralitet mellan transportslagen, att Sverige ska leva upp till sina internationella åtaganden samt att verka för att mänskliga rättigheter i den globala sjöfarten följs och stärks (yrkande 1). Det yrkas också att staten ska säkerställa ett forskningsanslag som möter utvecklingsbehov och möjligheter för sjöfarten på samma sätt som för övriga trafikslag (yrkande 2). Vidare yrkas att den svenska flaggan ska göras mer attraktiv för svenska och globala aktörer genom att regelverket förenklas samt att den svenska flaggan görs mer kostnadseffektiv (yrkande 4) och att åtgärder ska vidtas för att förhindra att rederier skapar brevlådeföretag och flaggar ut till register som är klassade som bekvämlighetsflagg (yrkande 5). Slutligen yrkar motionärerna att regeringen ska verka för att EU ska införa ett gemensamt fartygsregister där bemanningsregler slås fast samt att statsstöd enbart ska betalas ut till fartyg i detta register (yrkande 6)

I motion 2013/14:T521 yrkande 18, lyfter Stina Bergström m.fl. (MP) fram att sjöfarten är en viktig pusselbit för att lösa klimatproblemen. Motionsnärarna efterlyser fler satsningar som möjliggör att sjöfarten blir en del av klimatomställningen. Därför yrkas i motionen att en tonnageskatt ska införas i kombination med en omställningsfond för klimat- och miljö.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Behovet av en inhemsk sjöfartsnäring*

Sverige bör ha en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. Sverige är ett exportberoende land där omkring 90 procent av all utrikeshandel sker med fartyg. En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är därför, enligt utskottets mening, avgörande för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. Även om mycket av sjötransporterna sker med fartyg som seglar under annan flagg än svensk finns det skäl för en svenskflaggad fartygsflotta, bl.a. för att säkra Sveriges möjlighet att påverka i miljö- och säkerhetsfrågor i internationella forum, att skräddarsy transporter i förhållande till industrins behov samt säkra framtida kompetensförsörjning. Den svenska sjöfartsnäringen skapar dessutom arbetstillfällen både direkt och indirekt och bidrar med skatteintäkter.

### *Regeringens initiativ för en konkurrenskraftig svensk sjöfart*

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att regeringen har påbörjat ett omfattande utrednings- och utvecklingsarbete för att stärka den svenska sjöfarten. I dokumentet Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft (N2013.01) framgår en mängd åtgärder som vidtagits eller kommer att vidtas inom en snar framtid. Vidare har regeringen aviserat att den avser ta fram en maritim strategi vilket utskottet ser som angeläget. Detta kan enligt utskottets mening leda till att sjöfartspolitiken bidrar till att skapa tillväxt, välfärd och en god havsmiljö.

Kompetensförsörjning inom sjöfartssektorn är av central betydelse för sjöfartsnäringens framtid. Därför är det bra att regeringen ger fler studenter möjlighet att genomföra de praktikperioder som krävs för sjöfartsutbildningarna genom att stötta Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet med ekonomiska medel som kompensation för studenter mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg. Utskottet konstaterar att ersättningen har haft stor betydelse i form av att erbjuda studenter fler praktikplatser men också som symbolhandling som visar statens vilja att stödja utbildningarna genom att få fram fler praktikplatser. Det är givetvis viktigt att detta ingår som en del i en större strategi eftersom utflaggade fartyg kan ha svårt att erbjuda praktikplatser då dessa platser i första hand torde gå till studenter från flaggstaten.

Vidare är det av stor vikt att Sveriges position inom sjöfartsforskning bibehålls. Under de senaste åren har sjöfarten haft svag tillgång till forskningsmedel trots de stora behov som finns av att studera bl.a. fartygsbränsle och framtidens drivmedel. Därför välkomnar utskottet att Trafikverket, på uppdrag av regeringen, under 2013 har avsatt särskilda medel, 35 miljoner kronor, till sjöfartsforskning.

### *Konkurrenskraft och arbetsrätt*

Som utskottet tidigare påpekat är det av synnerlig vikt att sjöfartsnäringens konkurrenskraft stärks. Sjöfarten är internationell till sin karaktär och det avspeglas inom alla dess delar, även arbetsrätten. Samtidigt är det viktigt att Sveriges långt framskridna arbete inom arbetsrättsområdet bibehålls.

Utskottet konstaterar att regeringen också har förklarat sig vara beredd att inbjuda arbetsmarknadens parter till överläggningar för att fördjupa diskussionen om svensk sjöfartsnäringens konkurrenssituation om det efterfrågas. Enligt utskottet kan en utökad användning av TAP-avtal (tillfälligt anställd personal) vara en väg för att närma kostnaderna för arbetskraft till förutsättningarna i omvärlden. Detta är dock en fråga för arbetsmarknadens parter att komma överens om. När det gäller införande av ett gemensamt EU-register förutsätter utskottet att regeringen även när det gäller sjöfart och arbetsrättsfrågor arbetar för att lyfta de frågor i EU som är viktiga ur svensk synvinkel. Utskottet konstaterar att det när det gäller arbetsrättsliga frågor finns flera viktiga aspekter att ta hänsyn till – inte minst vad arbetsmarknadens parter anser.

### *Samspel med andra trafikslag*

Sjöfarten är ofta en integrerad del i en transportkedja för gods- eller personresor och utskottet ser därför att det är viktigt att samspelet mellan de olika trafikslagen är effektivt. Trafikverket har i Kapacitetsutredningen pekat på behovet av att utnyttja transportsystemet på ett smartare och effektivare sätt. I utredningen framhålls att det finns potential att föra över delar av godstrafiken från landtransporter till sjöfart för att klara av de förväntade ökningarna av godstransporterna. Enligt Trafikverket behövs det effektiva landanslutningar och omlastningsmöjligheter för att åstadkomma detta.

Utskottet vill framhålla att fokus i regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) var att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och i alla avseenden hållbart transportsystem med fokus på de viktigaste noderna och stråken där viktiga import- och exporthamnar och deras anslutningar ingår. Kapaciteten för sjöfarten påverkas av farlederna, hamnanläggningarna och landinfrastrukturen. För att förbättra möjligheterna för sjöfarten att avlasta infrastrukturen för landtransporter kan det behövas förbättringar av anslutningarna till hamnarna, t.ex. ökad bärighet, breddning av

vägar eller förstärkta järnvägsanslutningar. Även i farlederna in till hamnarna kan åtgärder behövas, exempelvis muddring och utmärkning av inseglingsrännan.

Den övervägande delen av godstransporterna till, från och inom Sverige sker i ett begränsat antal godsstråk. Utskottet anser därför att det är viktigt att de hamnar som ligger i de mest betydelsefulla transportstråken ska kunna vara effektiva noder i transportkedjan.

### *Regelförenklingar*

Sjöfarten är i behov av regelförenklingar. Enligt utskottets mening är det rimligt att sjöfartens administrativa börda är jämförbar med övriga transportslags och utskottet ser därför positivt på att regeringen påbörjat arbetet med att se över möjligheterna till regelförenklingar bl.a. kopplade till fartygsregistret.

### *Samhällsekonomiska kostnader*

I Kapacitetsutredningen föreslår Trafikverket att trafiken ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader oavsett trafikslag. Regeringen har meddelat att den delar den uppfattningen. Även utskottet är av uppfattningen att varje trafikslag på sikt ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader och att detta ska avspeglas i de skatter och avgifter som tas ut. Därför är det positivt att regeringen gett Trafikanalys i uppdrag att årligen utreda transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatter och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn samt att Statens väg- och transportforskningsinstitut ska ta fram kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader.

### *Tonnageskatt*

Utskottet vill betona vikten av att svensk sjöfart har goda konkurrensförutsättningar och liknande – i vart fall inte sämre – förhållanden jämfört med övriga Europa. Detta gäller såväl skattefrågor som andra förhållanden för sjöfarten. En stor andel av aktörerna inom sjöfartsbranschen har lagt fram ett införande av tonnageskatt som en avgörande fråga för att behålla en svenskflaggad fartygsflotta. Utskottet hyser tilltro till de uppgifter som framkommit om att ett införande av ett system med tonnageskatt skulle kunna bidra till att stärka svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar. Regeringen har initierat en utredning om införande av tonnageskatt och det är, enligt utskottets mening, nu viktigt att invänta resultatet av denna. Utskottet förutsätter att regeringen efter utredningens avlämnande återkommer med förslag till de förändringar som är nödvändiga och lämpliga för att stärka svensk sjöfart.

### *Sjöfartsforum*

Den ideella föreningen Sjöfartsforum har tagit fram ett förslag till en bred maritim strategi, som bygger på den definition av det maritima klustret som används i EU:s maritima strategi. I januari 2013 avlämnade Sjöfartsforum dokumentet Maritimt manifest – Jobb, kompetens, samhällsnytta där det slås fast vilka åtgärder som är nödvändiga för en stark svensk sjöfart. I dokumentet efterfrågas bl.a. en tydlig politisk målbild, en strategi för infrastrukturen så att sjövägar utnyttjas, konkurrensneutralitet, enkla regelverk och forskningsresurser. Utskottet instämmer i vikten av att ha en politiskt beslutad, långsiktig nationell strategi för att stärka den svenska sjöfartsnäringen.

Sjöfartsforum fokuserar också särskilt på kustsjöfart, närsjöfart och inlandssjöfart. Avgörande är en helhetssyn på transportkedjan och ansvarstagande hos alla inblandade aktörer. Sjöfartsforum betonar att etablerade strukturer och synsätt måste förändras och avgiftssystemen göras om. Sjöfartsforum har också valt att arbeta med frågan om hamnarna som effektiva noder i transportkedjan.

### *Sammanfattande bedömning*

Så som det redovisats ovan pågår för närvarande ett ambitiöst beredningsarbete inom Regeringskansliet med frågor som berör den svenska sjöfartens utveckling och konkurrenskraft. Regeringen har även i övrigt tagit flera viktiga initiativ för att möta sjöfartsnäringens behov. Utskottet finner därför att flertalet av motionsförslagen är, eller kan beräknas bli, väl tillgodosedda. Mot bakgrund av detta avstyrks motionerna 2013/14:T280 av Hans Rothenberg (M), 2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 5–8 och 10, 2013/14:T455 av Lars Hjalmered (M), 2013/14:T476 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Mattias Jonsson (båda S) yrkandena 1, 2 och 4–6 samt 2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 18 i denna del.



## Miljöfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden som rör miljöfrågor inom sjöfarten. Utskottet konstaterar att Sverige ligger i framkant när det gäller miljöförbättringar och ser att den höga miljöprofilen kan utgöra ett gott varumärke för den svenska sjöfarten och stärka dess konkurrenskraft. Vidare påpekar utskottet att ett brett arbete i miljöfrågor pågår såväl nationellt som inom olika former av mellanstatliga fora och att Sverige aktivt driver miljöfrågor på ett internationellt plan.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

### Bakgrund

#### *Befintlig reglering*

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller tillsammans med tillhörande förordning och föreskrifter ett stort antal bestämmelser som syftar till att driften och framförandet av fartyg ska ge så liten miljöpåverkan som möjligt. Detta uppnås, förutom genom bestämmelser om vad som är tillåtet i fråga om utsläpp, genom omfattande och mycket detaljerade tekniska bestämmelser om fartygs tekniska utrustning och konstruktion. Utöver ovan nämnda krav på fartygs konstruktion, utrustning och drift finns det också omfattande regelverk för att säkerställa att alla fartyg har tillräcklig styrka, täthet, stabilitet och styrförmåga med hänsyn till användningen av fartyget. Dessa regler bygger på ett stort antal internationella konventioner, avtal och EU-rättsakter, varav den mest grundläggande är sjösäkerhetskonventionen (Solas) och miljöskyddskonventionen (Marpol)

#### *Internationellt miljöarbete*

IMO:s verksamhet består till en betydande del av sjösäkerhetsarbete, som i sin tur även syftar till ökat miljöskydd, och miljöskyddsarbete. För miljöskydd finns bl.a. konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (Marpol). Här finns bestämmelser om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förhindra och begränsa av utsläpp av skadliga ämnen. Inom den närmaste framtiden kommer sjöfartsnäringen i området att omfattas av ett flertal nya bestämmelser, såsom reglering av kväveoxidutsläpp i Östersjön, införlivandet av Barlastvattenkonventionen och förbud mot utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg i Östersjön.

Verksamheten i EU har bl.a. handlat om att ta fram olika s.k. sjösäkerhetspaket men det finns också en rad rättsakter inom miljöområdet som mer eller mindre berör sjöfarten, exempelvis det s.k. svaveldirektivet. År 2005 pekades Östersjön ut av IMO som ett känsligt havsområde.

Sverige deltar aktivt i IMO:s, EU:s och Helcoms miljöarbete. Aktuella frågor som IMO:s miljökommitté liksom Helcom arbetar med för närvarande är kraven på barlastvattenhantering i Barlastvattenkonventionen, utsläpp av toalettavfall och operativa styrmedel för koldioxidutsläpp. EU-kommissionen avser att lägga fram ett förslag om ändring av direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Flera av dessa åtgärder behöver följas upp nationellt för att genomförandet ska bli fullgott.

Sedan 2007 har Helcom arbetat med att ta fram en gemensam ansökan om att göra Östersjön till ett s.k. Nitrogen Emission Control Area (NECA) under Marpolkonventionens bilaga VI. Förslaget innebär att fartyg byggda efter 2016 skulle ha teknologi ombord för att kraftigt minska luftutsläppen av kväveoxider från sjöfarten, vilka ökar i Östersjöregionen medan de landbaserade luftutsläppen minskar i alla Östersjöländer. Frågan behandlades senast under Helcoms ministermöte i oktober 2013. Länderna kunde dock inte vid detta möte enas om huruvida det finns tillgänglig teknologi för att uppfylla NECA-kraven och därmed inte heller om när man ska ansöka till IMO om att utse Östersjön till ett NECA-område. Diskussioner om när en ansökan ska skickas in pågår fortfarande. Kommissionen föreslår dock i dokument KOM(2013) 300 att unionen bör stödja en framtida ansökan. IMO har beslutat att datumet då NECA-bestämmelserna bör träda i kraft.

Regeringen har genom Sjöfartsverket tagit initiativ till ett EU-projekt inom ramen för EU:s Östersjöstrategi med namnet Mona Lisa. Projektet finansieras till hälften av TEN-T medel och ska belysa förutsättningarna för en förebyggande ruttplanering, kvalitetssäkring och att modernisera sjöfartsinfrastrukturen inom det sjögeografiska området. Flera sjötrafikövervakningsprojekt förväntas initieras inom ramen för EU:s Östersjöstrategi och genom Helcoms arbetsgrupper i syfte att öka sjösäkerheten och minska risken för olyckor. Projektet Mona Lisa 2.0 pågår för närvarande.

### *Svavelregler*

#### **Marpolkonventionen**

De internationella reglerna om minskning av utsläppen av svaveloxider från fartyg finns i den s.k. Marpolkonventionens bilaga VI. Sverige är part till denna bilaga. I oktober 2008 antog FN:s sjöfartsorganisation IMO som innebär bl.a. skärpta krav på svavelhalten i marina bränslen. Enligt huvudregeln får därigenom svavelinnehållet fr.o.m. den 1 januari 2012 inte överskrida 3,5 viktprocent, och fr.o.m. den 1 januari 2020 sänks denna gräns ytterligare till 0,5 viktprocent under förutsättning att det inte uppstår någon brist på bränsle. För de s.k. utsläppskontrollsområdena – dit Östersjöområdet och Nordsjöområdet räknas – innebär de skärpta kraven att svavelinnehållet i dag inte får överstiga 1 viktprocent och att denna gräns ska sänkas till 0,1 viktprocent fr.o.m. den 1 januari 2015.

## **Ändringsdirektivet om svavelhalten i marina bränslen**

Den 21 november 2012 antogs ett ändringsdirektiv, 2012/33/EU, för att bl.a. anpassa EU:s regler till de gällande kraven i Marpolkonventionens bilaga VI. Enligt direktivet införs ett tak om 3,5 viktprocent svavel för det marina bränsle som säljs inom EU-ländernas territorium, och detta gränsvärde ska sänkas till 0,5 viktprocent den 1 januari 2020. Vidare innehåller direktivet skärpta krav på svavelhalten i marina bränslen som används inom s.k. utsläppskontrollområden, dvs. Nordsjöområdet med Engelska kanalen samt Östersjöområdet. De föreslagna reglerna innebär att marint bränsle som används inom dessa områden inte får innehålla en svavelhalt som överstiger 1,0 viktprocent och att gränsvärdet sänks till 0,1 viktprocent den 1 januari 2015. Direktivet håller för närvarande på att införas i svensk rätt.

Utöver vad som följer av Marpolkonventionen gäller att gränsvärdet för svavelhalten i marina bränslen som används av passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från en EU-hamn ska sänkas från nuvarande 1,5 viktprocent till 0,1 viktprocent svavel fr.o.m. 2020. Av direktivet framgår också att fartygsägarna som alternativ till att använda lågsvavligt marint bränsle kan använda andra metoder att minska utsläppen som uppnår samma effekt, t.ex. installera utrustning för rökgasrening eller byta till LNG.

### **Nationell reglering**

Bestämmelser om tillåten svavelhalt i marina bränslen och om skyldigheter vid leverans av sådana bränslen finns i förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle. Regeringen har mot bakgrund av ovannämnda IMO-beslut 2008 ändrat svavelförordningen så att den högsta tillåtna svavelhalten i de fartygsbränslen som fr.o.m. den 1 augusti 2010 används i Östersjön och Nordsjön inklusive Engelska kanalen, sänkts till 1,0 procent. Från och med den 1 januari 2010 gäller dessutom att svavelhalten i det bränsle som fartyg använder i hamn inte får överskrida 0,1 viktprocent.

### **Regeringens initiativ**

I mitten på juni 2013 gav regeringen i uppdrag åt Transportstyrelsen att utreda tillsynen av efterlevnaden av de skärpta reglerna för svavelhalten i marint bränsle” (dnr N2013/3050/TE). Transportstyrelsen ska beskriva hur en effektiv tillsyn av sjöfartens efterlevnad av svaveldirektivet bör ske. Vidare ska Transportstyrelsen efter samråd med Åklagarmyndigheten redovisa eventuella behov av en översyn av det befintliga sanktionssystemet. Transportstyrelsen ska också analysera vilka förutsättningar och åtgärder kopplade till regelverk som är nödvändiga för att sjöfartens efterlevnad av svaveldirektivet ska möjliggöras på ett kostnadseffektivt och konkurrensneutralt sätt i syfte att uppnå en gemensam spelplan. Uppdragen ska delredovisas senast den 20 december 2013 när det gäller tillsynsdelen och slutredovisas senast den 30 juni 2014.

### **Konsekvensutredningar rörande de skärpta svavelreglerna**

Regeringen uppdrog i april 2009 åt Sjöfartsverket att utreda bl.a. konsekvenserna för svenskt näringsliv av IMO:s nya regler för svavelhalt i marint bränsle och fartygs utsläpp av kväveoxider. Resultatet redovisades i oktober 2009. Sammanfattningsvis indikerade Sjöfartsverkets studie bl.a. en ökning av bränslekostnaderna med 50–55 procent år 2015 vid oförändrat råoljepris. För fartyg som i huvudsak trafikerar SECA-området kan ökningen av bränslekostnaden uppgå till ca 70 procent. Den ökade kostnaden för de fartyg som anlöpt svenska hamnar under 2008 beräknades till 13 miljarder kronor 2015. Svavelutsläppen minskar samtidigt med 79 500 ton, motsvarande en samhällsnytta om 4 miljarder kronor. Exempelen visade att bunkerkostnaden utgör mellan 40 och 50 procent av den totala kostnaden för att driva ett fartyg.

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

I mitten av april 2013 fick Trafikanalys regeringens uppdrag att utreda konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle. Arbetet har skett i samarbete med Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen. I oktober 2013 kom Trafikanalys rapport Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle – slutredovisning (rapport 2013:10). Utredningen finner sammanfattningsvis följande: År 2015 bedöms majoriteten av sjöfarten i Sverige köra på lågsvavlig marin dieselbrännolja (LSMGO). Tillgången bedöms tryggad, men priset på LSMGO kan förväntas öka något. Högre bränslepriser ger incitament till anpassningar av sjötrafik och av logistikkedjor. Även om sjöfarten kan absorbera en viss bränsleprisökning kommer dess relativa konkurrenssituation att försämrats, åtminstone om inte priset på lastbilsdiesel stiger som en bieffekt av de nya reglerna. Beräkningar tyder på att transportarbetet för sjöfarten kan minska med ca 0,7 miljarder tonkilometer. Inkluderas höjda priser på lastbilsdiesel beräknas transportarbetet som mest sjunka med ca 0,5 miljarder tonkilometer. Om man även räknar in den planerade höjningen av banavgifter reduceras den beräknade effekten ytterligare. För vägtrafiken tyder beräkningarna på att flödena till Västra Götaland och Skåne kan komma att öka, vilket bl.a. bedöms vara en följd av att sjötransporter flyttar från hamnar utmed östkusten till hamnar efter västkusten. Svaveldirektivet, tillsammans med andra påverkande faktorer, kommer att bidra till förtätningar i järnvägssystemet. Enligt Trafikverket finns det emellertid generellt sett utrymme att möta detta. Sammantaget bedöms den totala bränslekostnaden för sjöfart i svenska hamnar öka med mellan 4,5 till 6,4 miljarder kronor per år. Det uppstår också en miljönytta av svaveldirektivet, som beräknas ligga på 1 till 4 miljarder kronor beroende på vilken beräkningsmetod man

använder. Miljönyttorna är ojämnt fördelade och kommer framför allt att gagna de sydvästra delarna av Sverige. En ökad lastbilstrafik i denna region, till följd av svaveldirektivet, skulle dock kunna motverka detta.

### **Riksdagens tillkännagivande om svavelregler**

Den 2 maj 2013 beslutade riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att bränslen med låg svavelhalt och kostnadseffektiva metoder för avgasrening på fartyg ska främjas (bet. 2012/13:TU12, rskr. 2012/13:205). Utskottet välkomnade de striktare reglerna om svaveloxider och betonade att de är en betydande faktor för att minska sjöfartens miljöpåverkan och att de kommer att bidra till förbättrad folkhälsa och luftkvalitet i Europa. Särskilt de s.k. SECA-områdena gynnas miljömässigt av de nya reglerna, angav utskottet. Samtidigt betonade utskottet att det är viktigt att se till att införandet av de nya kraven sker så kostnadseffektivt som möjligt för sjöfarten och dess transportköpare.

### **Motionerna**

#### *Bränslefrågor*

I motion 2013/14:T339, yrkande 4, betonar Siv Holma m.fl. (V) att en långsiktigt hållbar sjöfart på sikt måste byta ur bunkeroljan mot förnybara drivmedel som t.ex. biogas. I dag minskar utsläppen på land medan utsläppen från fartyg ökar, anger motionärerna. Norge använder sedan ett antal år LNG i den kustnära sjöfarten. Motionärerna lyfter fram att LNG bör kunna användas under en övergångsperiod till dess att helt förnybara drivmedel har införts. Med anledning av detta yrkas att regeringen ska stimulera omställningen till förnybara drivmedel med forskning, regleringar och nationella målsättningar.

#### *Miljöfrågor i ett internationellt sammanhang*

I motion 2013/14:T243 belyser Gustaf Hoffstedt (M) att fartygstransporter är bra ur klimathänseende men att fartygens utsläpp av svaveloxider och kväveoxider utgör ett stort problem. Östersjön är en viktig transportled och fartygstrafiken är intensiv och förväntas öka under kommande år. Utsläpp av olja från fartyg är förbjudet i alla delar av Östersjön, påpekar motionären men konstaterar att kustbevakningen enbart i svenska vatten registrerade 1 510 utsläpp av olja mellan år 2005 och 2009. De flesta utsläppen rörde sig om olja eller oljeblandat vatten från maskinrum eller mindre tankar. För att minska de skadliga effekterna av sjöfartens utsläpp till luft och vatten yrkar motionären att de mest trafikerade fartygsrutterna leds bort från Östersjöns mest trafikerade områden.

I motion 2013/14:T339, yrkande 3, framhåller Siv Holma m.fl. (V) att sjöfarten förväntas svara för mer än 50 procent av svavel och kväveutsläppen i Europa år 2020. Det finns anledning att utveckla vad som är möjligt att

reglera inom PSSA-områden, dvs. skyddade havsområden (Particularly Sensitive Sea Areas). Det finns i dag inga krav på katalysator för att minska kväveutsläppen trots att det finns beprövad teknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen, anför motionärerna. Hittills har svaga miljökrav för sjöfarten gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara, enligt motionärerna. Det yrkas därför att Sverige ska agera för att inom PSSA-klassade områden införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar dessa områden.

I motion 2013/14:T350, yrkandena 1 och 2, påpekar Christina Husmark Pehrsson och Thomas Finnborg (båda M) att Öresund är en vältrafikerad farled med omkring 40 000 fartygspassager per år. Än så länge har inga större olyckor inträffat men det finns risk för olyckor, enligt motionärerna. Det är svårt att säkra fartygstrafiken genom sundet, anger motionärerna som pekar på att passagen genom Öresund regleras av ett 150 år gammalt avtal och av havsrättskonventionen. Av avtalet framgår bl.a. att lotsplikt inte får krävas i Öresund. IMO rekommenderar visserligen att tankfartyg med olja, gas, kemikalier eller radioaktiva material ansöker om lots när de passerar sundet, men alla fartyg hör samman inte rekommendationen, anger motionärerna. Motionärerna lyfter fram möjligheten att utarbeta ett tilläggs-traktat som möjliggör en bättre riskhantering och påpekar också att i väntan på ett omförhandlat traktat skulle en miljömärkning för rederi-näringen vara ett alternativ där det fastställs krav på att rederierna förbinder sig att inhämta lotsassistans för fartyg som bär olje-, gas- eller kemiprodukter genom Öresund för att erhålla certifiering. Motionärerna yrkar med anledning av vad som anförts att möjligheterna att utveckla ett internationellt samarbete för miljö- och säkerhetsfrågor gällande fartygstrafiken i Öresund ska ses över (yrkande 1) samt att möjligheten till en miljöcertifiering för rederier med bl.a. kriterier för säker Öresundspassage ses över (yrkande 2).

I motion 2013/14:T517, yrkande 43, lyfter Anders Ygeman m.fl. (S) fram att sjöfartens utsläpp av koldioxid har ökat under senare år. Motionärerna ser mycket positivt på den energiklassning av fartyg som IMO börjat arbeta med. Vidare välkomnar motionärerna att EU-kommissionen föreslagit att ägare av större fartyg som anlöper hamnar i EU ska rapportera sina koldioxidutsläpp fr.o.m. 2018. Det yrkas i motionen att Sverige ska vidta åtgärder som distribution av alternativa bränslen, elanslutning i hamn och differentierade farledsavgifter samt att Sverige ska verka för överenskom-melser inom EU och IMO för att skapa en energieffektiv och miljövänlig sjöfart.

### *Svavelregler*

I motion 2013/14:T337 framhåller Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD) att företrädare för det svenska näringslivet är bekymrade över de nya regler om utsläpp av svaveloxider som träder i kraft 2015. De nya reg-

lerna kommer att bli kostsamma, inte minst för svensk basindustri. Det kommer att påverka investeringsklimatet och ha långsiktiga negativa konsekvenser för det svenska näringslivet. Många transporter kommer dessutom att flyttas över till vägarna och därigenom ytterligare belasta järnvägssystemet. Därtill kommer en minskad trafiksäkerhet på vägarna. Motionärerna anger att problemen med försurning inte är lika stora som de var under 1970-talet. Det är också svårt att med säkerhet kunna säga att det finns tillräckligt med lågsvavligt bränsle på marknaden och att det fungerar att använda skrubberteknik. Norra Europa behöver, enligt motionärerna, få mer tid till anpassning och teknikutveckling. Därför framställs ett yrkande om att förslaget ska omarbetas från grunden för att ta rimlig hänsyn till svenska företags och landets välfärd.

I motion 2013/14:T487 lyfter Hans Hoff m.fl. (S) fram att IMO:s nya svavelregler kommer att bidra till förbättrad luftkvalitet och folkhälsa i Europa, men att effekten skulle kunna vara betydligt större om reglerna var samma för hela Europa. Sverige är i hög grad ett exportberoende land påpekar motionärerna. Därför drabbas nu vår exportindustri, främst stål- och pappersindustrin, hårt av kostnader som andra slipper. För stålindustrin, där 95 procent av produktionen går på export, blir kostnaden särskilt hög. För vissa företag, som t.ex. SSAB, beräknas kostnaden bli flera hundra miljoner. Motionärerna beklagar att svenska regeringen inte tog vara på möjligheterna inom IMO att driva igenom att kraven skulle vara globalt harmoniserade eller att samma krav skulle gälla i åtminstone hela Europa. Det yrkas dock i motionen att regeringen ska se till att genomförandet av de nya svavelreglerna sker på ett kostnadseffektivt sätt för exportindustrin.

Även i motion 2013/14:T517, yrkande 44, betonar Anders Ygeman m.fl. (S) att EU:s genomförande av nya svavelregler kommer att bidra till förbättrad luftkvalitet och folkhälsa i Europa. Motionärerna anför att det är beklagligt att reglerna inte är globalt harmoniserade eller att det åtminstone är samma regler för utsläpp av svaveloxider som gäller inom hela EU. Det är viktigt att genomförandet blir kostnadseffektivt för sjöfarten och transportköparna anger motionärerna. Motionärerna framhåller att de välkomnar de förändringar av farledsavgifterna som regeringen aviserat för att underlätta omställningen till lågsvavliga bränslen. Det framhålls också i motionen att LNG visserligen är ett fossilt bränsle men att det kan innebära minskad miljö- och klimatpåverkan. Vidare lyfter motionärerna fram att metanol kan vara ett intressant bränsle och att konceptet med elanslutning i land är en åtgärd som sänker sjöfartens kostnader och minskar utsläppen. Det yrkas i motionen att fortsatta åtgärder vidtas så att genomförandet av de nya svavelreglerna blir kostnadseffektivt för sjöfarten och dess transportköpare.

### *Åtgärder för att minska kväveoxidutsläppen*

I motion 2013/14:T217, yrkande 6, påpekar Stina Bergström m.fl. (MP) att det i Norge finns en generell skatt på kväveoxidutsläpp. Fartyg och rederi-er kan få en nedsättning av denna skatt om de går med i näringslivets kväveoxidfond och samtidigt vidtar åtgärder för att minska kväveoxidutsläppen. Fonden används för att delfinansiera olika typer av kväveoxidåtgärder i branschen. Åtgärder kopplade till den norska fonden har lett till utsläppsminskningar på totalt 12 000 ton. Systemet har lett till katalytisk rening och övergång till LNG. Motionärerna yrkar att införandet av en kväveoxidfond enligt norsk modell ska utredas.

I motion 2013/14:T521, yrkande 18 (delvis), framhåller Stina Bergström m.fl. (MP) vikten av att sjöfarten inkluderas i klimatkussionerna. Sveriges vattenvägar och hamnar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen, anger motionärerna. Det yrkas i motionen att koldioxidifferentierade farledsavgifter ska införas samt att en kväveoxidfond enligt norsk modell ska utredas.

### *Fond för forskning och utveckling i miljöfrågor*

I motion 2013/14:T339, yrkande 2, framhåller Siv Holma m.fl. (V) att det vore lämpligt att införa ett system med tonnageskatt. Den s.k. latentas skattekulden inom rederinäringen måste bli föremål för förhandlingar med rederinäringen för att tonnageskatt ska kunna införas, påpekar motionärerna. En möjlig lösning skulle kunna vara att delar av den latentas skattekulden placeras i en fond för utveckling av miljöåtgärder inom sjöfarten, anger motionärerna. Fonden skulle t.ex. genom innovationer kunna bidra till att underlätta omställningen till de skärpta svavelreglerna. Med anledning av detta yrkar motionärerna att regeringen skyndsamt ska återkomma med förslag om hur en del av den latentas skattekulden hos rederierna under en övergångsperiod ska kunna placeras i en miljöfond för forskning och utveckling av miljöåtgärder för sjöfarten.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Den svenska positionen i miljöfrågor*

Sverige ska ha en kvalitetssjöfart som tar ansvar för miljön. Utskottet konstaterar att Sverige ligger i framkant när det gäller miljöförbättringar och ser att den höga miljöprofilen kan utgöra ett gott varumärke för den svenska sjöfarten och stärka konkurrenskraften.

Sjöfartens utsläpp till luft påverkar möjligheterna att nå flera av de nationella miljö kvalitetsmålen som riksdagen antagit, i första hand Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning samt Hav i balans och Levande kust och skärgård.



Sjöfartsnäringens internationella karaktär tillsammans med det faktum att de flesta ämnen som släpps ut i luften transporteras långa sträckor gör att nationella åtgärder inte räcker. Internationella beslut är därför avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten. Sverige är av tradition ett föregångsland på miljöområdet, och utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor för att inom ramen för internationellt samarbete fortsätta förbättra såväl havs- som landmiljöer. Utskottet kan i sammanhanget med tillfredsställelse konstatera att flera viktiga frågor som hantering av barlastvatten, utsläpp av kväveoxider och energieffektivitet behandlas aktivt såväl på internationell nivå som inom Sverige.

En viktig del av arbetet med en miljövänlig sjöfart står forskningen för. Sverige ligger långt fram inom forskningsområden som miljöteknik, och det är tydligt att fokus inom svensk forskning ligger på framtidens drivmedel, energieffektivitet, barlastvattenhantering samt åtgärder för att minska utsläpp av luftföroreningar och klimatpåverkan. Det är angeläget att kunna behålla denna tätposition. Sjöfartsforskningen har dock under ett antal år haft begränsad tillgång till forskningsmedel, och behoven av ökad satsning på sjöfartsforskning är stora. Utskottet anser därför att det är mycket bra att Trafikverket, på uppdrag av regeringen, avsatt resurser till sjöfartsforskning.

När det gäller utvecklingen för framtidens drivmedel vill utskottet framhålla vikten av att det är sjöfartsnäringen som väljer vilka drivmedel som ska användas men att staten ställer hårda miljökrav och i största möjliga utsträckning bidrar till att möjliggöra för branschen att använda sig av miljövänliga bränslen. En viktig del i detta är att infrastrukturen för att etablera LNG-anläggningar och mottagningsanordningar för restavfall från rökgastvättar byggs upp.

Farledsavgiften är redan i dag till viss del miljödifferentierad, men enligt utskottets mening behöver den utvecklas och anpassas till nya miljöutmaningar. Miljödifferentierade farledsavgifter skulle kunna ge redarna incitament till en snabbare miljöomställning. Utskottet ser därför positivt på att Sjöfartsverket för närvarande genomför en omfattande översyn av sin avgiftsmodell varigenom även koldioxidifferentierade farledsavgifter kommer att analyseras. Målsättningen är att den nya avgiftsstrukturen ska börja gälla från den 1 januari 2015.

### *Samhällsekonomiska kostnader i miljöhänseende*

Det är enligt utskottets mening en viktig princip att varje trafikslag på sikt ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader vari ingår miljömässiga kostnader. Regeringen har också aviserat att den avser att utreda den frågan ytterligare, och utskottet ser därför att dessa kostnader i framtiden kommer att placeras inom den sektor som orsakar dem.

### *Svavelregler*

Utskottets grundläggande inställning är att sjöfartens miljöanpassning måste drivas vidare så att miljöbelastningen minskar och sjöfartens potential som ett miljövänligt transportslag till fullo utnyttjas. Samtidigt bör detta, enligt utskottets mening, inte ske på bekostnad av den svenska konkurrenskraften inom sjöfartsnäringen och inom industrin. IMO:s beslut om skärpta krav på utsläpp av fartygsbränsle innebär ett mycket viktigt steg mot att minska sjöfartens utsläpp och kommer att leda till miljö- och hälsovinster särskilt för de områden som är s.k. SECA-områden. Utskottet anser att Sverige bör fortsätta att inom EU och i internationella forum arbeta för att även andra stater ska införa krav i nivå med de som gäller inom SECA-området. Därutöver bör Sverige arbeta för att de negativa konsekvenserna av de skärpta reglerna blir så små som möjligt. Utskottet hänvisar härvidlag till riksdagens tillkännagivande som riktades till regeringen våren 2013 om att kostnadseffektiva metoder för avgasrening på fartyg ska främjas. Ett annat problem som måste beaktas är om reglerna leder till en överflyttning av gods- och persontransporter från sjöfart till andra trafikslag. Därför anser utskottet att det är positivt att regeringen låtit Trafikanalys genomföra en uppdaterad bedömning av om det reviderade svaveldirektivet leder till önskade godsöverflyttningar.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att en tidsmässig förskjutning framåt i tiden för de nya reglernas ikraftträdande dels är svår att genomföra med hänsyn till EU-lagstiftning, dels enligt utskottets mening är olämplig eftersom det skulle riskera att försämra den långsiktighet inom politiken som branschen efterfrågar och missgynna de rederier som varit förtusende och gjort stora investeringar för att klara av de nya utsläppskraven.

### *Framtida alternativ*

De skärpta utsläppskraven kan förväntas påskynda utvecklingen av en rad alternativa bränslen för sjöfarten. Bland dessa kan nämnas tjockolja i kombination med rökgasrening, lätta marina oljor med mindre än 0,1 viktprocent svavel, LNG och metanol. På längre sikt torde det även bli aktuellt med vindkraft, bränsleceller och solceller som kompletterande energikällor. Det är därför bra att regeringen har för avsikt att stödja pilotprojekt med miljöanknytning. Vidare är det mycket viktigt att, precis som regeringen har påpekat, regelverk, styrmedel och stöd till pilotprojekt har ett öppet och teknikneutralt förhållningssätt till olika miljövänliga bränslealternativ. Utskottet vill härvid betona att det är sjöfartsnäringen som, utifrån de högt ställda miljökraven, ska bestämma vad den framtida bränsleanvändningen ska bestå av.

### *Utsläpp av kväveoxider*

Även utsläpp av kväveoxider är en allvarlig fråga. Arbetet med en eventuell ansökan till IMO om att Östersjön ska förklaras som särskilt kontrollområde för kväveoxider pågår alltjämt och utskottet ser det som viktigt att denna fråga fortsätter att drivas framåt. För att undvika alltför negativa konsekvenser för sjöfartsnäringen är det dock viktigt att en bred dialog förs med berörda aktörer, vilket regeringen också aviserat som sin avsikt. Med hänsyn till att det pågår arbete för att minska utsläppen av kväveoxider ser utskottet inte att det är lämpligt att vidta några ytterligare åtgärder, som exempelvis införande av en särskild skatt eller en fond för kväveoxidutsläpp. I detta sammanhang vill utskottet även hänvisa till det stöd som ges till forskningen på det marina miljötekniska området.

### *Övriga utsläppsfrågor*

Sommaren 2010 tillsatte regeringen en utredning med uppgift att se över gällande lag om åtgärder mot föroreningar från fartyg. Utredningen lämnade i december 2011 betänkandet Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg (SOU 2011:82). Betänkandet har remissbehandlats. I betänkandet föreslås att den nuvarande lagen ersätts med en ny med samma namn. Den nya lagen föreslås disponeras på ett tydligare sätt. I den nya lagen föreslås de grundläggande förbuden mot utsläpp av skadliga ämnen från fartyg finnas. Vidare föreslås att andra grundläggande bestämmelser, t.ex. om mottagningsanordningar av avfall, i så stor utsträckning som möjligt, ska finnas i lagen. Det föreslås också vissa förtydliganden och kompletteringar när det gäller tillsyn, t.ex. att Transportstyrelsen ska få möjlighet att förbjuda ett fartyg från att avgå eller resa vidare om Transportstyrelsen inte får tillgång till fartyget för att utöva tillsyn. Betänkandet bereds för närvarande inom regeringskansliet.

### *Oljetransporter på Österjön*

I dag transporteras inom Östersjöområdet nästan dubbelt så mycket olja som för tio år sedan och ökningen förväntas fortsätta. Transporterna sker med allt större fartyg, och navigationsförhållandena är på vissa platser svåra för större fartyg och besvärliga isförhållanden kan råda vintertid. Trafikövervakning och trafikreglering sker i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och för att förhindra att miljön förorenas. Utskottet vill också påpeka att även sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp i områden med tät trafik eller som är särskilt riskfyllda. Utskottet hyser i sammanhanget förhoppningar att projektet Mona Lisa kan bidra till att minimera risker för grundstötning och förbättra färdplaner för varje enskild transport.

### *Fond för forskning och utveckling i miljöfrågor*

Det är mycket viktigt att forskning och utveckling i miljöfrågor sker fortlöpande, och som utskottet ovan påpekat är det därför mycket positivt att Trafikverket, på uppdrag av regeringen, avsatt resurser till sjöfartsforskning. Däremot är det inte i nuläget möjligt att reglera hur den latent skatteskulden ska hanteras vid ett eventuellt införande av tonnageskatt. Utskottet anser att det är viktigt att invänta utredningens slutsatser och förutsätter att regeringen därefter vidtar de åtgärder som är lämpliga.

### *Lotsplikt genom Öresund*

Med anledning av motionsyrkandena som rör fartygstrafiken i Öresund vill utskottet peka på att Öresundstraktatet från 1857 är central för frågan om passage genom Öresund. Passagen genom Stora Bält och Öresund ska ske i enlighet med de traditionella reglerna om ”oskadlig genomfart”. Syftet med traktatet är säkerhetspolitiskt, och innebörden är att passagen ska vara fri och att Danmark inte har rätt att reglera eller ta betalt för fartygspassager och traktatet kallas därför abolutionsavtalet. Traktatet är slutet mellan Danmark å ena sidan och alla andra statsparter å den andra. Traktatet är mycket betydelsefullt för Sverige och Danmark. Sverige och Danmark har i samband med tillträdet till 1982 års havsrättskonvention tydligt deklarerat att Öresundspassagen regleras genom Öresundstraktatet. Utskottet har erfarit att om traktatet skulle omförhandlas riskerar det säkerhetspolitiska arrangemang som det står för att brytas. Dessutom finns risker för att nya, säkerhetspolitiskt negativa, aspekter kan uppstå.

Utskottet ser däremot positivt på ett ökat samarbete i miljö- och sjöfartssäkerhetsfrågor och noterar bl.a. att Nordiska rådet rekommenderar Sverige och Danmark att utreda möjligheten till bilaterala överenskommelser för främjande av miljö- och sjösäkerheten i Öresund. Utskottet påminner i detta sammanhang om det omfattande internationella arbete runt miljö- och sjösäkerhetsfrågor som bedrivs i internationella forum.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att ett brett arbete i miljöfrågor pågår såväl nationellt som inom olika former av mellanstatliga forum och att Sverige aktivt driver miljöfrågor på ett internationellt plan. En stor del av motionsförslagen är, eller kan förväntas bli, tillgodosedda av det arbete som genomförts, pågår eller kommer initieras. Därför avstyrks motionerna 2013/14:T217 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6, 2013/14:T243 av Gustaf Hoffstedt (M), 2013/14:T337 av Josef Fransson och David Lång (båda SD), 2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 2–4, 2013/14:T350 av Cristina Husmark Pehrsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkandena 1 och 2, 2013/14:T487 av Hans Hoff m.fl. (S), 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 43 och 44 samt 2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 18 i denna del.

## Inlandssjöfart

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om inlandssjöfart. Utskottet framhåller att det är angeläget att arbetet med att stärka inlandssjöfarten fortsätter. En viktig del i detta handlar om att införa EU:s regelverk på området, och utskottet ser med tillfredsställelse på att regeringen påbörjat detta arbete.

Jämför reservation 3 (S, MP, V).

### Bakgrund

Regeringen beslutade i december 2009 att tillsätta en utredning (dir. 2009:127) för att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande. Särskilt stor vikt skulle fästas vid om det går att förenkla regelverken och stärka när- och kustsjöfarten. Utredaren skulle beakta både transportnäringens krav på lättnader och de speciella förhållanden som råder i de berörda områdena när det gäller sjösäkerhet och miljökonsekvenser. Det påpekades att Väneren och Mälaren är råvattentäkter för en stor del av Sveriges befolkning. Vidare borde utredaren pröva möjligheterna att få ekonomiskt stöd från EU för de svenska inre vattenvägarna genom att låta dem ingå i TEN-T-systemet.

Utredningen redovisades i januari 2011 i betänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar (SOU 2011:4). Inledningsvis konstateras att EU:s regelverk om inre vattenvägar består av ett flertal förordningar och direktiv. I betänkandet lämnas en redovisning och analys av de berörda rättsakterna samt förslag till hur genomförandet i svensk rätt ska åstadkommas. Det framhålls i sammanhanget att en viktig skillnad i förhållande till de inre vattenvägarna på kontinenten är att Sveriges inre vattenvägar inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar, vilket innebär att delar av regelverket inte berör Sverige.

Införandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt har påbörjats, bl.a genom att riksdagen den 13 november 2013 godkände regeringens proposition om tekniska föreskrifter för inre vattenvägar (prop 2013/14:177, bet. 2013/14:TU2, rskr. 2013/14:52). Regelverket möjliggör alternativ eller komplement till transporter på väg och järnväg där det ofta kan råda kapacitetsbrist och berör många områden, såsom tekniska krav, bemaning, behörighet m.m.

### Motionerna

I motion 2013/14:T217, yrkandena 1–2 och 5, framhåller Stina Bergström m.fl. (MP) att det i dag endast är sju procent av våra inrikes godstransporter som sker via sjöfarten. I Europa är andelen gods som transporteras via

inre vattenvägar ofta fem gånger så hög. Genom att flytta gods från väg till sjöfart minskas koldioxidutsläppen och vägtrafiksäkerheten ökar, anför motionärerna. Utvecklingen har gått åt fel håll när det gäller transporter av gods på Vänern, men med rätt insatser skulle godsmängden kunna öka från 2 miljoner ton i dag till 3,9 miljoner ton 2030. Motionärerna välkomnar att regeringen påbörjat arbetet med att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar. Det framhålls vidare i motionen att det är viktigt att Vänernsjöfarten inte drabbas av orättvisa hamnavgifter jämfört med järnvägen och lastbilstrafiken. Motionärerna lyfter fram att i tillståndsprövningen för hamnen i Rotterdam har en domstol angett att högst 30 procent av godset som hanteras i hamnen får gå med lastbil till och från hamnen. Detta har lett till att inlandsfartygen transporterar mer gods än lastbilstrafiken till och från hamnen. Vidare påpekas i motionen att Vänern är en viktig sötvattentäkt och även är betydelsefull för djur- och växtliv samt friluftsliv och turism. Därför är det viktigt att bunkeroljan byts ut mot förnybara drivmedel. I motionen yrkas att regeringen ska tillse att avgiften för inlandsfartygen i hamnarna inte är högre än vad som gäller för lastbilstrafiken räknat per ton lastat eller lossat gods. Det yrkas också att regeringen tillser att villkor sätts vid tillståndsprövningen för svenska hamnar så att hållbara transporter med järnväg och inlandsjöfart främjas. Slutligen yrkas att forskningen ska tilldelas statliga forsknings- och utvecklingsmedel för att främja omställningen till förnybara drivmedel.

I motion 2013/14:T242 anför Gustaf Hoffstedt och Cecilia Magnusson (båda M) att stora samhällseliga insatser görs för att underlätta landbase-rade transporter. De landbundna transportererna medför stora infrastruktur-kostnader och har en betydande negativ miljöpåverkan. Det finns en stor outnyttjad transportpotential i de svenska inre vattenvägarna, anger motionärerna. Betydande godsmängder fraktas fortfarande via de inre vattenvägarna men den tilltagande containeriseringen har bidragit till att gods har flyttats från den miljövänliga sjöfarten till lastbilar och järnvägar. Inom EU bedrivs omfattande sjöfart på de inre vattenvägarna, påpekar motionärerna. Motionärerna framhåller att Sverige måste anpassa sig till EU:s regler och ansluta sig fullt ut till regelverket utan att införa särregler. Det yrkas i motionen att regeringen ska se över möjligheterna att stärka svensk kanalsjöfart och dess konkurrenskraft.

I motionerna 2013/14:T262 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda S) och 2013/14:T233 av Jörgen Hellman m.fl. (S) betonas att sjöfarten är ett miljövänligt sätt att transportera varor på. Den bidrar också till minskat slitage på vägarna och är viktig ur regionalpolitisk synvinkel. Många av de industrier som är lokaliserade runt Vänern finns där på grund av möjligheten att transportera varor via sjöfarten. Det finns stor kapacitet i vattenle-den och i hamnarna runt Vänern, och kostnaderna för ytterligare fartyg är mycket låga, anger motionärerna. Emellertid har Vänernsjöfartens totala godsvolym sjunkit sedan mitten av 1980-talet. Motionärerna lyfter fram att det i dag råder oklarhet när det gäller sjösäkerheten på Vänern eftersom

det saknas en gemensam hållning från staten och kommunerna runt Vänern om vem som har det yttersta ansvaret för sjösäkerheten. Motionärerna påpekar att Vänern är en viktig sötvattentäkt och att det behövs en sammanhållen strategi för hur Vänern ska skyddas och vem som har det yttersta ansvaret vid utsläpp. Motionärerna konstaterar att det har gjorts en del förbättringar i kanalen och vid slussarna i Trollhättan men att det återstår ett behov av ytterligare förbättringar. Motionärerna lyfter fram att den s.k. Väneröverenskommelsen är en grogrund för fortsatt utveckling av Vänersjöfarten. De nuvarande slussar nahar en maximal livslängd på 20 år och därför är det, enligt motionärerna, viktigt att staten går vidare i planeringsprocessen för att ersätta de gamla slussarna med nya. I motion 2013/14:T233 lyfts fram att Vänern och dess tillflöden och avrinningsområden är ett av Sveriges mest utsatta områden och att översvämningarna blivit fler de senaste åren. I motionerna yrkas att regeringen i infrastrukturplaneringen ska studera förutsättningarna för en utveckling av Vänersjöfarten.

I motion 2013/14:T297 anför Mikael Cederbratt (M) att transporter av gods i Västsverige belastar järnvägsnätet tungt. Ett ökat godsflöde i framtiden kan inte enbart mötas av viktiga kapacitetshöjningar på västra stambanan. I stället är det naturligare att öka mängden gods som transporteras på Göta älv, anger motionären. Detta innebär dock behov av investeringar, bl.a. eftersom de befintliga slussarna i Göta älv kommer att vara uttjänta år 2030. Att tillämpa EU:s regelverk om inre vattenvägar i Sverige innebär att Vänern klassas som inlandsfarvatten, vilket betyder att transporter kan ske via fartyg som inte uppfyller de omfattande krav som gäller för sjöfart på öppet hav. Det är emellertid inte helt enkelt att jämföra Vänern med den europeiska inlandssjöfarten, bl.a. på grund av att hårt väder kan skapa förhållanden som innebär problem för fartyg byggda för transport på inre vattenvägar. Dessutom är det inte ovanligt att fartyg som transporterar gods från hamnar i Vänern fortsätter ut på öppet hav till olika destinationer i Europa. Det yrkas att regeringen ska överväga att ändra bestämmelserna för inlandssjöfarten för att undvika särregleringar jämfört med övriga EU.

I motion 2013/14:T352, yrkandena 1–3, påpekar Anita Brodén m.fl. (FP) att utsläppen av växthusgaser måste minska radikalt för att klimatmålen ska kunna uppnås. Minskade utsläpp från transportsystemet är en viktig del i detta. Ur energisynpunkt är det bäst att transportera gods på vatten och näst bäst via järnväg, anger motionärerna. Därför bör så mycket gods- trafik som möjligt föras över från lastbilstransporter till fartyg och järnväg. Motionärerna lyfter fram att regeringen har påbörjat arbetet med att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt. Detta kan leda till lägre kostnader och regelförenkling men måste naturligtvis ske utan att sjösäkerheten äventyras. Vidare är det viktigt att ta hänsyn till att en del av de inre vattenvägarna också är viktiga vattentäkter. I motionen betonas vidare att rederierna i fråga är småskaliga och kommer att ha svårt att göra de nyinvesteringar som krävs för att uppfylla det nya regelverket före år

2018. Det finns en risk för att införandet av regelverket kan leda till utslagning av tonnage inom segmentet inre vattenvägar. Med anledning av det anförda yrkas i motionen att fortsatta åtgärder ska vidtas för att överföra godstransporter från vägar till vattenvägar (yrkande 1). Det yrkas också att det inför införandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar ska vidtas åtgärder för att säkra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren med fokus på sjösäkerhet och med hänsyn till att Göta älv, Vänern och Mälaren är viktiga vattentäkter (yrkande 2). Slutligen yrkas att hänsyn ska tas till de svårigheter mindre rederier kan ha att genomföra nyinvesteringar i samband med införandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar (yrkande 3).

I motion 2013/14:T517, yrkande 42, lyfter Anders Ygeman m.fl. (S) fram att kapacitetsutnyttjandet för godstransporter på väg och järnväg är mycket högt. En utökad inlandssjöfart kan innebära ökad kapacitet för godstransporter. När system för inre vattenvägar inrättas i Sverige är det viktigt att fartyg och farleder använder den bästa tillgängliga tekniken för högsta säkerhet och minimal miljö- och klimatpåverkan, anför motionärerna. Vidare betonar motionärerna vikten av att utveckla multimodala system kring inre vattenvägar för att underlätta omlastningen mellan inlandssjöfart, traditionell sjöfart, lastbil och järnväg. Motionärerna yrkar att en genomtänkt strategi för inlandssjöfarten ska tas fram där miljö, sjösäkerhetsaspekter och arbetsvillkor beaktas.

### **Utskottets ställningstagande**

Vid transporter av större godsvolymer är sjöfarten ett viktigt transportalternativ som bör användas i ökad utsträckning för att minska transportsektorns klimatpåverkan. En ökad andel sjöfart i de intermodala transportkedjorna skulle avlasta såväl järnvägen som vägarna och kunna möjliggöra ett mer kostnadseffektivt utnyttjande av vår samlade infrastruktur. Sjötransporter på sjöar och kanaler kan i detta sammanhang utgöra ett viktigt alternativ. Utskottet är därför positivt till att regeringen påbörjat arbetet med att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar, bl.a. genom proposition 2012/13: 177 Tekniska föreskrifter för inre vattenvägar (bet. 2013/14:TU2, rskr. 2013/14:52). Enligt utskottets mening kan ett införande av regelverket skapa nya förutsättningar för sjöfartsbranschen att utveckla såväl gods- som passagerartrafik på inre vattenvägar. Det är angeläget att arbetet med att stärka inlandssjöfarten fortsätter. En viktig del i detta arbete handlar om att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar, men även andra aspekter är betydelsefulla när det gäller att främja transporter av gods och människor via våra inre vattenvägar. Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att regeringen påbörjat ett aktivt arbete med att stärka inlandssjöfarten och att detta arbete grundar sig i en väl genomtänkt strategi.



Enligt utskottet kan det nya regelverket skapa förutsättningar för att utveckla en ny typ av transporter som alternativ till redan etablerade, vilket skulle kunna leda till att företag växer och nya företag skapas.

Utskottet förutsätter att regeringen i detta sammanhang även noggrant tar hänsyn till sjösäkerhetsfrågor, miljöfrågor och arbetsvillkor samt till att Väner och Mälaren är råvattentäkter för en stor del av Sveriges befolkning. Syftet med genomförandet av regelverket är att stärka förutsättningarna för svensk inlandssjöfart. Därför är det givetvis viktigt att det inte innebär kostsamma investeringar som är svåra att bära för fartygsägare och rederier. Det kan påpekas att exempelvis införandet av tekniska föreskrifter på inre vattenvägar med utgångspunkt i EU:s direktiv om inre vattenvägar innebär att det är frivilligt att tillämpa regelverket för fartyg som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med någon annan medlemsstat. Sverige håller av tradition en mycket hög standard vad gäller bl.a. sjösäkerhetsfrågor. Samtidigt är det naturligtvis viktigt att i möjligaste mån undvika att Sverige inför strängare regler än vad övriga EU-medlemsstater har, och utskottet förutsätter att regeringen tar dessa frågor i vederbörligt beaktande.

Utskottet ser också positivt på att regeringen i mars 2013 gav Transportstyrelsen i uppdrag att se över principerna för bemanning av de fartyg som kommer att certifieras för inlandssjöfart. Utgångspunkten för uppdraget är att konstruktions- och utrustningskraven samt fartygens trafikmönster bör återspeglas i besluten om säkerhetsbesättning. Enligt utskottet är detta en viktig fråga eftersom bemanningskravet påverkar prissättningen av transporter och därmed också inverkar på industrins val av trafikslag för sina transporter.

Som utskottet ovan nämnt är det viktigt att Sveriges position inom sjöfartsforskning bibehålls. Detta gäller såväl den internationella sjöfarten som inlandssjöfarten. Därför är det bra att Trafikverket, på uppdrag av regeringen, under 2013 avsatt särskilda resurser till sjöfartsforskning samt att Trafikverket, enligt regleringsbrev, under 2014 ska avsätta 50 miljoner kronor till forskning och innovation inom sjöfartsområdet.

I en motion understryks behovet av att rusta upp befintliga kanaler och slussar i syfte att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten. Frågan behandlas även i betänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar (SOU 2011:4), där det framhålls att oavsett vilken lösning som väljs för förbättringar måste den kunna utgöra ett kostnadseffektivt alternativ för marknaden om en förändring ska kunna bli framgångsrik på sikt. Utredaren pekar i betänkandet också på att bedömningen och avvägningen mellan olika infrastrukturlösningar, liksom analysen av den samhällsekonomiska effektiviteten i valet av infrastruktursatsning, är en viktig uppgift för Trafikverket. Utskottet påminner i sammanhanget om att Trafikverket redovisade ett förslag till nationell plan i juni i år. Planen har remitterats och regeringen ska ta ställning till den under våren 2014. Utskot-

tet hyser tillförsikt om att regeringen kommer att väga in vikten av väl fungerande infrastruktur för de inre vattenvägarna under beslutet om den nationella planen.

I en motion lyfts frågan om att i tillståndsprövningen för svenska hamnar ställa vissa villkor så att hållbara transporter med järnväg och inlands-sjöfart främjas. Utskottet är emellertid av åsikten att det inte är lämpligt att reglera hur gods fraktas till och från hamnarna. I stället vill utskottet lyfta fram det gedigna arbete som bedrivs med att främja inre vattenvägar samt det långsiktiga och breda arbete med miljö- och klimatfrågor som måste drivas på många plan för att främja hållbara transporter.

När det gäller frågan om hamnavgifter anser utskottet att det måste vara upp till hamnarna och transportörerna att finna de bästa lösningarna. Utskottet har också erfårit att den ideella organisationen Sjöfartsforum arbetar med frågan om hamnavgifter där diskussioner förs mellan ett brett spektrum av aktörer.

Utskottet bedömer avslutningsvis att flera av motionsförslagen kan väntas bli tillgodosedda inom en snar framtid, bl.a. genom regeringens införande av EU:s regelverk om inre vattenvägar. Därför avstyrks motionerna 2013/14:T217 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 5, 2013/14:T233 av Jörgen Hellman m.fl. (S), 2013/14:T242 av Gustaf Hoffstedt och Cecilia Magnusson (båda M), 2013/14:T262 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda S), 2013/14:T297 av Mikael Cederbratt (M), 2013/14:T352 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkandena 1–3 och 2013/14:T517 av Anders Yge-man m.fl. (S) yrkande 42.

## Traditionsfartyg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om krav för traditionsfartyg och kommersiell trafik med mindre fartyg. Utskottet hänvisar till att Transportstyrelsen har infört nya regler för traditionsfartyg som underlättar för ideella organisationer att bedriva sin verksamhet och till att Sverige har en hög sjösäkerhetsstandard.

### Bakgrund

#### *Begreppet traditionsfartyg*

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

- traditionellt sjömanskap och traditionell teknik ligger till grund för fartygets framförande

- fartyget är av kulturhistoriskt värde eller är en kopia av ett kulturhistoriskt värdefullt fartyg eller att det är ett fartyg som har byggts på ett sådant sätt att traditionella färdigheter och traditionellt sjömanskap uppmuntras och främjas
- fartygsverksamheten inte har ett kommersiellt syfte.

För personal som enbart tjänstgör på traditionsfartyg får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om särskilda behörigheter. Sådana föreskrifter får inte strida mot någon internationell överenskommelse som Sverige har ingått.

Den tekniska säkerhetsnivån och den tekniska kravbilden skiljer sig inte mellan ett fartyg som är traditionsfartygsklassat och ett som inte är det. Traditionsfartyg är inte en egen typ av fartyg utan det är en tilläggsbeteckning som ett fartyg kan få om det uppfyller ovan nämnda krav. Ett traditionsfartygsklassat fartyg måste alltid inneha ett ordinarie certifikat som last- eller passagerarfartyg – fartcertifikat eller passagerarfartygscertifikat enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364). Det finns inte några egna speciella regler för enbart traditionsfartyg med avseende på teknik och konstruktion. Traditionsfartyg måste således följa även alla nya krav i den mån det enskilda fartyget omfattas av dem.

#### *Transportstyrelsen har infört nya regler*

Regeringen gav i juni 2010 Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram ett förslag till nya regler för traditionsfartyg (dnr N2010/2345/TE m.fl.). Myndigheten överlämnade den 24 februari 2011 rapporten Redovisning av uppdrag avseende traditionsfartyg. Där gav myndigheten förslag till förändringar för att underlätta för ideella organisationer att driva sin verksamhet, samtidigt som de grundläggande kraven på sjösäkerhet upprätthålls. Myndigheten föreslog bl.a. att regelverket för traditionsfartyg utformas så att fartyg med en bruttodräktighet understigande 70 eller med en längd under 24 meter omfattas av regelverket. Transportstyrelsen bedömde vidare att det fanns möjligheter att anpassa kraven för behörigheter för traditionsfartyg bättre till de behov som finns ombord på dessa fartyg. Transportstyrelsen föreslog således vad avser behörigheter

- att en ny utbildning som fartygsbefäl skapas, som är hälften så omfattande som tidigare och anpassad för de seglande fartygen
- att det införs en ny styrmansbehörighet, där kravet på praktik för att erhålla behörighet som styrman blir 3 månader (och ytterligare 3 månader för befäl)
- att kravet på behörighet för däckmanskapet på traditionsfartyg med en bruttodräktighet under 70 eller med en längd under 24 meter tas bort. I stället ska befälhavaren ansvara för att personalen ombord har tillräcklig utbildning för att fullgöra uppgifter ombord.

De nya reglerna om behörigheter infördes den 1 maj 2012.

### Övrigt

Fartyg är normalt sett konstruerade för att möta olika våghöjder och krafter som verkar på fartyget som en följd av våghöjden. Till exempel ska ett fartyg som trafikerar fartområde E vara konstruerat för och ha ett fribord som skyddar fartyget mot vågor som är minst 0,5 meter höga. Ett fartyg som ska trafikera fartområde D ska vara konstruerat för och ha ett fribord som skyddar mot vågor som är minst 1,5 meter höga. För att fastställa olika våghöjder har Transportstyrelsen gjort mätningar på olika områden för att kunna fastställa fartområdesgränser. Detta innebär att fartyg som trafikerar fartområde E inte ska förväntas möta vågor som överstiger 0,5 meter och fartyg som trafikerar fartområde D inte ska förväntas möta vågor som överstiger 1,5 meter.

Passagerarfartyget S/S Blidösund får transportera 264 passagerare i fartområde E, vilket även certifikatet anger. Eftersom fartyget inte klarar kraven på skadestabilitet för fartområde D, är passagerarantalet begränsat till 59 passagerare i fartområde D.

Det har vid flera tillfällen konstaterats att fartyget Blidösund endast uppfyller konstruktions- och fribordkrav för att få trafikera fartområde E, dvs. där det förekommer en våghöjd om maximalt 0,5 meter. Fartyget har beräknats klara av en maximal våghöjd om 0,75 meter. För att få trafikera ett mer vidsträckt fartområde ska fartyget uppfylla konstruktions- och fribordskrav som motsvarar trafik i fartområde D. I fartområde D uppgår den maximala våghöjden till 1,5 meter, vilket är dubbelt så mycket som Blidösund klarar av med nuvarande konstruktion och utformning. Blidösund får transportera 264 passagerare enligt det senaste certifikatet utställt 30 september 2011, i fartområde E. Där framgår även att fartygets livräddningsutrustning har en kapacitet för 268 personer. Fartyget är inte begränsat till transport av 70 passagerare i sin nuvarande trafik. Fartyget har vid besiktning inte klarat kraven på skadestabilitet i fartområde D för att få transportera 264 passagerare. Fartyget får därför transportera maximalt 59 passagerare i fartområde D. Detta då kravet på skadestabilitet gäller om passagerarantalet uppgår till 60 eller fler.

### Motionerna

I motion 2013/14:T429 påpekar Annicka Engblom (M) att den svenska marin- och varvshistorian omfattar ett antal ännu sjögående motordrivna museifartyg. Många av dessa fartygs motorer är i originalskick eller likvärdigt. Drivmedlet 100LL, som räknas som flygbensin, får enbart säljas till kolvmotordrivna luftfartyg, vilket innebär problem för de veteranfartyg vars motorer är konstruerade för detta bränsle. Andra bränslen kräver ombyggnationer, vilket är kostsamt och också innebär att fartygen förlorar sitt museala värde. Den mängd bränsle som skulle krävas till att driva dessa fartyg är mycket liten. Därför yrkar motionären att en översyn ska göras om möjligheten för veteranfartygen att drivas på bränsle 100LL.

I motion 2013/14:T450, yrkande 1 och 2, framhåller Gunnar Andrén m.fl. (FP) att det flytande svenska kulturarvet är viktigt ur många hänseenden, såväl historiskt som kulturellt, ekonomiskt och skönhetsmässigt. Motionärerna nämner flera fartyg som är intressanta ur ett kulturellt perspektiv, t.ex. Vasaskeppet och den nybyggda ostindiefararen. Särskilt lyfter motionärerna fram S/S Blidösund som inte tillåts trafikera den yttre skärgården vilket enligt motionärerna är en felaktig tolkning av EU-rätten. Att fartyget har rätt att endast ta ombord mindre än 60 passagerare trots att det är byggt för 200 passagerare är inte rimligt. Det är fel att en överdriven hänsyn till säkerhetsaspekter hindrar fartyg från färd som de klarat utmärkt i över 100 år, anger motionärerna. Att bygga om fartyget skulle vara kostsamt och dessutom innebära icke önskvärda förändringar av fartyget. Traditionsfartygen innebär viktiga utkomstmöjligheter för de boende i skärgården. Motionärerna yrkar sammanfattningsvis att hänsyn i många avseenden ska tas till de svenska traditionsfartygens betydelse för Sverige som attraktiv turist- och sjöfartsnation (yrkande 1) samt att effekterna av den svenska tolkningen av EU-regler för säkerhetsbestämmelser för passagerartrafik ska granskas mot bakgrund av traditionsfartygens betydelse för Sverige som sjöfartsnation (yrkande 2).

### **Utskottets ställningstagande**

Enligt utskottet är traditionsfartygen en viktig del av Sveriges sjöhistoriska kulturarv. Därför är det positivt att Transportstyrelsen har infört nya regler för traditionsfartyg som underlättar för ideella organisationer att bedriva sin verksamhet. Utskottet hyser tilltro till att de nya reglerna ska innebära en betydande lättnad och leda till förbättringar när det gäller det sjöhistoriska kulturarvet. Det ställs varken högre eller lägre tekniska krav på ett traditionsfartygsklassat fartyg, och utskottet vill framhålla att en traditionsfartygsklassning således inte innebär lägre säkerhetsnivå med avseende på konstruktion och tekniska krav.

Utskottet påminner även om att Transportstyrelsen har öppnat upp för möjligheten att låta ett certifikat för Yachtmaster Offshore/Master of Yachts (godkänt av brittiska myndigheter) vara behörighetsgrundande, vilket har varit ett önskemål från branschen.

Utskottet kan vidare konstatera att bränslekvalitetsdirektivet, som är genomfört i drivmedelslagen, inte tillåter användning av flygbensin i båtar. Frågan regleras således på EU-nivå och utskottet finner inte anledning att vidta åtgärder med anledning av motionsyrkandet om att tillåta bränslet 100LL för traditionsfartyg.

Utskottet finner sammanfattningsvis inte skäl att tillstyrka motionerna och föreslår därför att riksdagen avslår motionerna 2013/14:T429 av Annicka Engblom (M) och 2013/14:T450 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda FP) yrkandena 1 och 2.

## Fartområdesindelning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att se över fartområdesindelningen av den svenska skärgården. Utskottet påpekar att Sverige har valt att definiera ett inomskärsområde, fartområde E, vilket har varit mer fördelaktigt för den typ av fartyg som går närmast land.

### Bakgrund

Fartområdesindelningen emanerar från direktiv 98/18/EG (nuvarande 2009/45/EG) som Sverige genomförde 2002, vilket medförde en europeisk harmonisering av fartområdesindelningarna. Direktivet har införts genom fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Samtliga länder inom EU som antagit detta direktiv har samma indelning i sina skärgårdsområden, bortsett från att Sverige införde ett extra fartområde för att möjliggöra mindre stränga krav för skärgårdstrafiken. Definitionen för fartområde D är fastställd i direktivet. Definitionen bygger på dels en signifikant våghöjd av högst 1.5 meter dels ett maximalt avstånd från skyddad plats om 6 nautiska mil respektive 3 nautiska mil från strandlinjen.

Sverige och Finland har liknande indelning med hänsyn till fartområden. Finland använder sig dock inte av fartområde E, utan ställer kraven som gäller för fartområde D hela vägen in till strandlinjen.

### Motionen

I motion 2013/14:T386 anför Per Lodenius (C) att skärpta sjösäkerhetskrav inomskärs inte är angeläget i Sverige eftersom olyckor i kommersiell trafik i skärgården är extremt ovanliga. Motionären framhåller att trots den obetydliga olyckrisken har reglerna skärpts vid genomförandet av EU:s sjöfartsregler som delar upp kuster i zonerna A–E. Beroende på i vilken zon ett fartyg ska framföras ställs olika krav på fartygets konstruktion, byggnad och utrustning samt behörighet för den som framför fartyget. Finland har satt gränsen för yttre och inre vatten utanför skärgården. Det har inte Sverige gjort, vilket motionären anger innebär stora svårigheter för bl.a. värdshusägare som hämtat sina gäster med båt, tillsyningsmän och naturvårdare. Med anledning av detta yrkar motionären att regeringen ska se över möjligheterna att göra om zonindelningen av Sveriges kust så att hela skärgården ryms inom inner-, mellan- och ytterskärgården.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Sverige vid genomförandet av direktiv 98/18/EG (nuvarande 2009/45/EG) valde, till skillnad från t.ex. Finland, att definiera ett inomskärsområde, fartområde E, vilket har varit mer fördelaktigt för denna typ av fartyg som annars hade fått en högre kravbild. Det är möjligt att D-linjen går utanför den finska skärgården, men det innebär samtidigt att Finland ställer kraven som gäller för fartområde D hela vägen in till strandlinjen, medan Sverige genom att införa fartområde E medgett en lägre kravnivå för de fartyg som går längst in mot land.

Utskottet finner därför skäl att avstyrka motion 2013/14:T386 av Per Lodenius (C).

## Strategiska hamnar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att peka ut strategiska hamnar. Utskottet hänvisar till att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

## Motionen

I motion 2013/14:T475 framför Billy Gustafsson (S) att godstransporterna fortsätter att öka och att vägtransporterna står för en stor del av ökningen. Av miljöskäl är det bra om fler transporter kan föras över till sjöfart eller järnväg. För att åstadkomma ett väl fungerande och miljövänligt transportsystem krävs, enligt motionären, en sammanhållen hamnpolitik för de hamnar som har en nyckelposition. Det bör därför pekas ut ett antal strategiska hamnar och Sjöfartsverket bör ges ett ökat ansvar för farledsanslutningar till dessa hamnar. De utpekade hamnarna bör också ges särskild prioritering vid statliga infrastrukturinvesteringar. Motionären påpekar att Norrköpings hamn är en av landets största hamnar och att den av Trafikverket och näringslivet har pekats ut som en av fyra betydelsefulla noder inom den nordiska triangeln. Det yrkas därför att Norrköpings hamn ska pekas ut som en av Sveriges strategiska hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering och infrastrukturinvesteringar.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa

förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Principen är att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Statens ansvar omfattar således sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov. Även planeringssystemet på transportområdet är upplagt enligt ovan beskrivna rollfördelning. Det är riksdagen som, på grundval av en proposition, ska fatta beslut om inriktningen av infrastrukturinvesteringarna. Härfter vidtar en andra fas, den s.k. åtgärdsplaneringen, som innebär ett omfattande arbete på såväl nationell som regional nivå. Det är regeringen som har att fastställa en nationell plan för transportsystemet samt ekonomiska ramar för länsplaner för regional infrastruktur för en viss angiven period. Riksdagen underrättas genom en skrivelse om regeringens fastställelsebeslut och bedömningar när det gäller åtgärderna.

Enligt utskottets mening innebär detta att frågan om vilka åtgärder som ska genomföras och när det ska ske främst bör bestämmas inom ramen för Trafikverkets och regionernas långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som läggs fast av regeringen och riksdagen. Riksdagens uppgift är således normalt inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt.

Utskottet vill också påpeka att Trafikverket i Kapacitetsutredningen föreslagit att de stråk och noder som pekats ut i det trafikslagsövergripande nätet bör vara vägledande för framtida prioriteringar i infrastruktursatsningar. Regeringen har i proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) sedermera ställt sig bakom detta förslag och samtidigt betonat att den allmänna utgångspunkten bör vara att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och bedrivas på ett miljöanpassat sätt. Riksdagen har ställt sig bakom denna bedömning (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Utskottet kan konstatera att Norrköpings hamn är en av de hamnar som i Kapacitetsutredningen pekas ut som varande av central betydelse.

Utskottet finner följaktligen skäl att avstyrka motion 2013/14:T475 av Billy Gustafsson m.fl. (S).



## Sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkandena om krav på förarbevis och åldergräns för framförande av vattenskoter samt krav på flytvästar inom fritidsbåtlivet. Utskottet framhåller att införande av eventuella nya krav måste föregås av en noggrann analys i syfte att säkerställa de vidtagna åtgärdernas lämplighet och ser därför positivt på det utredningsarbete i frågan som regeringen har initierat.

Jämför reservation 4 (S, MP, V).

### Bakgrund

#### *Sjösäkerhetsarbetet inom fritidsbåtlivet*

Målet för säkerhet inom sjötransportområdet är preciserat i form av etappmålet att antalet omkomna fortlöpande ska minska och antalet allvarligt skadade ska halveras mellan 2007 och 2020 (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

#### *Transportstyrelsens uppdrag för ökad säkerhet inom fritidsbåttrafiken*

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

Regeringen gav 2011 Transportstyrelsen i uppdrag att tillsammans med berörda myndigheter och organisationer ta fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade ska kunna minska i enlighet med regeringens mål för säkerhet inom fritidsbåttrafiken. Uppdraget redovisades för Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 29 februari 2012 i rapporten Strategi säkrare båtliv 2020. Myndigheten konstaterar i rapporten att antalet dödsolyckor inom fritidsbåtlivet har minskat kraftigt sedan 1970-talet, men att den nedåtgående trenden har planat ut under det senaste decenniet. Enligt Transportstyrelsens mening är det dock inte utrett vilka faktorer som har spelat störst roll när det gäller den nedåtgående trenden; myndigheten pekar på att det saknas statistiska data på området. Transportstyrelsen och de myndigheter och organisationer som har bidragit till strategin har enats om att åstadkomma en enad och samlad satsning på ökad säkerhet. I satsningen ingår bl.a. följande:

- Att utreda och analysera olyckor och incidenter.

- Att sammanställa en mer detaljerad och omfattande statistik än den som finns i dag.
- Att utifrån analysresultaten sätta in lämpliga säkerhetskänsliga åtgärder. Det kan handla om de vanliga budskapen om beteendeförändringar, flytvästanvändning, nykterhet och gott sjömanskap. Det kan också handla om att det kan behövas en förbättrad infrastruktur i form av sjökort, farleder och sjömärken. Kanske kan räddningstjänsten behöva förändras, båtarna göras säkrare etc.
- Att utifrån den förbättrade statistiken mäta effekterna av de åtgärder som satts in.
- Att skapa en effektiv organisation för samverkan och samråd med alla inblandade myndigheter och organisationer.
- Att skapa en samhällsekonomiskt god modell, där insatserna är väl motiverade och effekterna mätbara.
- Att uppmuntra till tekniska innovationer, t.ex. personliga nödsändare och effektiva räddningsstegar för småbåtar.

Arbetet med strategin har pågått i två år och vissa mönster har gått att upptäcka. Det har bl.a. lett fram till insikten att många personskador inträffar i hamn och vid grundstötningar. Sjösäkerhetsrådet kommer därför att fokusera mer på den problematiken. Dessutom finns uppgifter som tyder på att alkohol och bristfällig flytvästanvändning har samband med många olyckor. Mycket tyder dock på att unga förare och nybörjare inte är särskilt olycksdrabbade. En annan påtaglig upptäckt är att de mest fritidsbåtstata farvatten – Stockholm–Västervik och Bohuslän inte drabbas av olyckor lika mycket som man skulle förvänta med tanke på hur mycket båtar som trafikerar dessa farvatten. Under 2014 förväntas en sammanfattande rapport om de slutsatser och insatser som gjorts så här långt.

### *Transportstyrelsens sjösäkerhetsöversikt 2012*

Den 21 november i år publicerade Transportstyrelsen en sjösäkerhetsöversikt. I denna slås fast att säkerheten inom den svenska sjöfarten är god, med endast ett fåtal omkomna inom yrkessjöfarten och ett minskat antal omkomna inom fritidsbåtssektorn. Transportstyrelsen konstaterar att den största utmaningen nu ligger i att fortsätta att utveckla den goda sjösäkerhet som råder. Transportstyrelsen behöver kontinuerligt arbeta mer mot systeminriktad och riskbaserad tillsyn, där fokus ligger på de områden där de största riskerna finns. Det är viktigt att ta vara på den kunskap och de erfarenheter som kommer från de tillbud och olyckor som inträffar, anger Transportstyrelsen. Det anges att Transportstyrelsen har påbörjat arbetet med att utveckla tillbudsrapporteringen. Utgångspunkten är att alla som arbetar inom sjöfarten ska känna att de kan rapportera alla typer av oavsiktliga händelser utan att riskera bestraffning från arbetsgivare eller myndigheter. Transportstyrelsen framhåller att den har intensifierat analysverksam-

heten för att kunna arbeta riskbaserat utifrån informationen i rapporter om tillbud och olyckor tillsammans med information från brister och anmärkningar i tillsynen.

### *Sjösäkerhetsrådet*

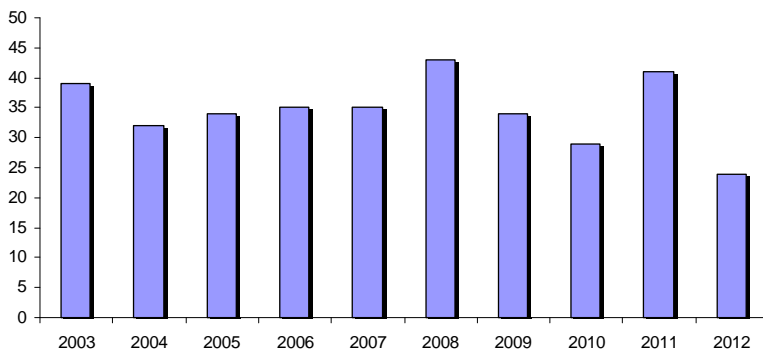
Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan myndigheter som sysslar med sjösäkerhet, fritids- och försäkringsbranschen samt fritidsbåtens livets och sportdykningens organisationer. Sjösäkerhetsrådets främsta uppgift är att genom påverkan av beteenden och attityder inom båtlivet förbättra sjösäkerheten och informera om hur sjöolyckor kan och ska undvikas. Målsättningen är att antalet allvarliga olyckor och förolyckade kontinuerligt ska minska. Informationsarbetet förutsätter att rådet bevakar olycksstatistiken för fritidsbåtens livets och verkar för att vissa olyckor med fritidsbåtar blir utredda. De erfarenheter som dras av dessa verksamheter i kombination med de kunskaper som finns representerade inom Sjösäkerhetsrådet ska föras vidare.

### *Omkomna inom fritidsbåtens livets*

Under perioden januari 2013 – augusti 2013 omkom 28 personer inom fritidsbåtens livets. Transportstyrelsen uppger att baserat på tillgängliga uppgifter kan det förväntas att antalet omkomna under 2013 kommer att uppgå till ungefär 37 personer. Sammanlagda antalet olyckor var 26. Majoriteten av dödsfallen skedde på grund av drunkning. Fyra av de omkomna var ensamma i båten. Minst två personer hade flytväst på sig. De flesta omkomna, 20 personer, befann sig i öppna rodd- eller snurrebåtar. En person omkom i en vattenskoterolycka. Av de omkomna var sju personer sysselsatta med fiske.

Under tidigare år har olycksstatistiken sett ut som följer:

### **Diagram: Antal omkomna i fritidsbåtens livets**



### *Havs- och vattenmyndighetens utredning om vattenskotrar och andra mindre motordrivna vattenfarkoster*

I juni 2013 fick Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag av regeringen att kartlägga och analysera möjliga olägenheter för människors hälsa och för miljön till följd av användning av vattenskotrar och andra mindre motordrivna vattenfarkoster. I uppdraget ingick också att föreslå författningsändringar för att komma tillrätta med problemen.

Den 29 november 2013 presenterade Havs- och vattenmyndigheten sin utredning. I utredningen anges att vattenskotrar inte påverkar havs- och vattenmiljöer mer negativt eller är farligare för människor än exempelvis snabbgående båtar. Snabbgående farkoster körs ofta i strandnära miljöer och över grunda bottnar som är viktiga produktionsområden för både land- och vattenlevande arter. Båtsäsongen sammanfaller också med den känsliga reproduktions- och uppväxttiden. Båttrafik orsakar buller, vibrationer och vattenströmmar som bidrar till en ökad stranderosion. Den gällande vattenskotterförordningen innehåller förbud mot att använda vattenskotter utanför särskilt tillåtna områden, men de åtal som väckts har ofta ogillats, påpekats i utredningen.

Havs- och vattenmyndigheten föreslår att det införs två olika krav på behörighetsbevis, dels för fritidsfartyg som kan uppnå hastigheter om minst 35 knop, dels för fritidsfartyg som kan uppnå en hastighet om minst 15 knop. Behörighetsbevisen ska också kopplas till åldersgränserna 18 respektive 15 år. För det lägre behörighetsbeviset anser Havs- och vattenmyndighetens utredare att det bör ingå grundläggande kunskap om sjöregler, navigering och miljö. För fritidsfartyg som kan uppnå minst 35 knop föreslås krav på en behörighet för höghastighetsfartyg med körträning i utbildningen.

Regeringen bereder för närvarande frågan.

## **Motionerna**

### *Förarbevis och åldersgräns för vattenskotter*

I motion 2013/14:T212 anför Hans Hoff (S) att vattenskotrar har blivit vanliga farkoster. De kan framföras i mycket höga hastigheter och också på grunt vatten. Antalet olyckor har ökat kraftigt, anger motionären. Motionären påpekar att det inte finns någon åldersgräns för att framföra vattenskotter och att det heller inte finns krav på förarbevis. Det är orimligt att det finns åldersgräns för att köra moped med betydligt lägre hastigheter, anger motionären och yrkar att en åldersgräns också ska sättas för att köra vattenskotter.

I motion 2013/14:T234 påpekar Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S) att vattenskotrar har blivit ett växande problem. Eftersom en vattenskotter kan framföras i höga hastigheter och orsaka såväl olyckor som störningar för människor och miljö borde det kunna ställas samma krav på

framförandet av vattenskoter som av bil, motorcykel, flygplan eller en större båt, anger motionärerna och yrkar därför att regler om förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter ska införas.

I motion 2013/14:T260 framhåller Jan Ericson (M) att det i dag inte finns någon åldersgräns för framförande av vissa motordrivna farkoster, såsom motordrivna båtar eller vattenskotrar. Motionären anger att med tanke på de hastigheter som fordonen kan komma upp i samt de risker som är förknippade med framförandet av dem borde en åldersgräns om 15 år finnas för framförande av alla motordrivna fordon oavsett om de framförs på vatten, väg eller terräng med undantag för framförande inom inhägnat område eller på tomtmark. Motionären yrkar därför att en åldersgräns om lägst 15 år ska införas för framförande av alla motordrivna farkoster.

I motion 2014/14:T339, yrkande 11, påpekar Siv Holma m.fl. (V) att vattenskotrar är mycket populära under sommarhalvåret men att de kan ha negativa effekter för naturlivet och innebära störningar och risker för allmänheten. Enligt motionärerna har nuvarande reglering av vattenskotervändning mycket stora brister. Motionärerna yrkar därför att regeringen bör återkomma med förslag på behörighet och åldersgräns för vattenskoterkörning.

Även i motion 2013/14:T371 påpekar Marie Nordén (S) att vattenskotrar är populära fordon under sommartid. Ett problem är att det sker allt fler olyckor på grund av vårdslöst framförande av vattenskotrar. Det är vanligt att vattenskotrarna framförs i hög hastighet i fartbegränsat område och att förarna är berusade. Motionären lyfter fram att förare av vattenskotrar inte behöver förarbevis utan att de har samma ansvar som de som t.ex. framför båtar. Det innebär att de måste respektera sjötrafikförordningens regler och visa hänsyn samt att de måste se till att ingen skada eller olägenhet uppkommer för människors hälsa eller miljön. Motionären framhåller att det krävs förarbevis när man framför EU-moped eller skoter. För att öka säkerheten till sjöss yrkar motionären att även förare av vattenskotrar ska ha förarbevis.

I motion 2013/14:T375 framhåller Anna Wallén (S) att vattenskotrar blir allt vanligare i svenska vatten. Detta har lett till fler olyckor men också störningar för människor och miljö. Motionären påpekar att vattenskotrar är ett av få motorfordon vars framförande inte kräver utbildning. Eftersom den kan framföras i höga hastigheter och orsaka olyckor och störningar borde dock samma krav ställas på framförande av vattenskotrar som för framförande av andra motordrivna fordon, anger motionären och yrkar att krav på förarbevis för framförande av vattenskotrar ska införas.

I motion 2013/14:T437 påpekar Stefan Svanström (KD) att vattenskotrar blir alltmer populära. Det finns redan regler om hur vattenskotrar får användas, bl.a. ska färdväg, färd sätt och hastighet anpassas så att människor och djur inte störs i onödan. Eftersom det är svårt att tillämpa dessa regler uppstår många problem förknippade med vattenskotrar, bl.a. problem med

buller och skador på miljön. Dessutom kan en vattenskoter framföras i höga hastigheter, och det är inte ovanligt med olyckor, framhåller motionären. Ett obligatoriskt förarbevis skulle minska olycksriskerna och även missnöjet från de kringboende. Det vore även bra om utbildningen kunde innefatta miljöhänsyn. Med anledning av vad som framförts i motionen yrkas att regeringen ska ge i uppdrag till Sjöfartsverket att tillsammans med Trafikverket och i samarbete med Havs- och vattenmyndigheten att se över möjligheterna att införa förarbevis för vattenskoter.

I motion 2013/14:T485, yrkandena 1 och 2, framhåller Roland Utbult (KD) att det varje sommar sker allvarliga tillbud där vattenskotrar är inblandade. Det krävs inte några förkunskaper för att få framföra vattenskoter. Eftersom en vattenskoter, på grund av de höga hastigheter den kan komma upp i, kan vara farlig är det rimligt att införa åldersgräns för framförandet. Motionären yrkar att krav på förarbevis och införande av åldersgräns för att framföra vattenskoter ska införas.

#### *Krav på flytväst inom fritidsbåtlivet*

I motion 2013/14:T381 framhåller Lotta Olsson (M) att Sveriges sjöar och vattendrag i stor utsträckning används för rekreation, avslappning och fritidssysselsättning. Motionären påpekar att omkring 30 personer per år omkommer i olyckor inom fritidsbåtlivet och att dödstalet skulle kunna minskas om alla som vistas på sjön hade flytväst på sig. Därför yrkar motionären att en översyn ska göras över rådande lagstiftning på området i syfte att öka säkerheten på sjön och minska antalet drunkningsolyckor.

### **Utskottets ställningstagande**

#### *Krav på förarbevis och införande av åldersgräns för framförande av vattenskoter*

Utskottet fäster stor vikt vid frågor om sjösäkerhet och vill understryka det angelägna i att det transportpolitiska målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt nås och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte. Utskottet anser att införande av eventuella nya krav måste föregås av en noggrann analys i syfte att säkerställa de vidtagna åtgärdernas lämplighet. I motionerna ställs yrkanden om krav på förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter och även, i en motion, för samtliga fordon som är motordrivna. Utskottet utesluter inte att dessa åtgärder skulle kunna öka sjösäkerheten. Samtidigt är det, enligt utskottets mening, inte klarlagt om dessa åtgärder är de lämpligaste för att uppnå en bättre säkerhetsnivå.

Enligt utskottets mening behövs det, som Transportstyrelsen föreslår i rapporten Strategi säkrare båtliv 2020, en enad och samlad satsning på ökad säkerhet. Det behövs mer kunskap för att utreda vilka satsningar som leder till en förbättrad säkerhet. Det är viktigt att orsakssambanden inom fritidsbåtolyckorna klarläggs. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på

att arbetet med dessa frågor aktivt pågår hos ansvariga myndigheter. Av tillgänglig statistik framgår t.ex. att det är ovanligt att barn och unga avlider i fritidsbåtsolyckor. Likaså är det ovanligt att vattenskotrar eller andra snabba båtar är inblandade. Under 2013 omkom en person i en vattenskoteroLYCKA. Olyckan hade ett samband med sjöfylleri. Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att regeringen 2010 skärpte bestämmelserna mot sjöfylleri vilket lett till att antalet personer som grips för sjöfylleri sjunkit avsevärt.

Vidare ser utskottet positivt på att Havs- och vattenmyndigheten nu fullföljt det uppdrag den fått av regeringen att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre motordrivna vattenfarkoster samt analysera ett behov av särskild reglering för dessa. Havs- och vattenmyndigheten föreslår två olika krav på behörighetsbevis och åldersgräns för fritidsfartyg som kan uppnå hastigheter om 15 respektive 35 knop. Utskottet förutsätter att regeringen i den fortsatta beredningen av ärendet tar vederbörlig hänsyn till sjösäkerhet och miljöfrågor och ser därför i dagsläget ingen anledning att vidta åtgärder med anledning av motionsförslagen. Därför avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T212 av Hans Hoff (S), 2013/14:T234 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S), 2013/14:T260 av Jan Ericson (M), 2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 11, 2013/14:T371 av Marie Nordén (S), 2013/14:T375 av Anna Wallén (S), 2013/14:T437 av Stefan Svanström (KD) och 2013/14:T485 av Roland Utbult (KD) yrkandena 1 och 2.

### *Krav på flytväst inom fritidsbåtlivet*

Som utskottet betonat är frågor om sjösäkerhet av stor betydelse. Det är dock, som utskottet påpekat ovan, viktigt att de åtgärder som vidtas för att öka sjösäkerheten är rätt utformade. Därför måste införandet av nya krav föregås av en noggrann analys i syfte att säkerställa de vidtagna åtgärdernas lämplighet. En enad och samlad satsning på ökad säkerhet, som Transportstyrelsen föreslår i rapporten Strategi säkrare båtliv 2020, är ett viktigt steg för förbättrad sjösäkerhet. Genom att grundligt utreda vilka behov av åtgärder som finns och vilka strategier som är lämpligast för att uppnå önskat resultat kan sjösäkerheten förbättras utan att man skapar onödiga och kostsamma regleringar som innebär hinder inom fritidsbåtlivet. Utskottet anser att införande av eventuella nya krav måste föregås av en noggrann analys i syfte att säkerställa de vidtagna åtgärdernas lämplighet. I motion 2013/14:T381 (M) ställs yrkanden om krav på flytväst i fritidsbåtar. Utskottet utesluter inte att detta skulle kunna öka sjösäkerheten. Samtidigt är det, enligt utskottets mening, inte klarlagt om detta är det lämpligaste sättet att uppnå en bättre säkerhetsnivå.

Enligt utskottets mening behövs det, som Transportstyrelsen föreslår i rapporten Strategi säkrare båtliv 2020, en enad och samlad satsning på ökad säkerhet. Det behövs mer kunskap för att utreda vilka satsningar som leder till en förbättrad säkerhet. Det är viktigt att orsakssambanden inom

fritidsbåtsolyckorna klarläggs. Att införa krav utan att ha säkerställt att dessa skulle leda till att olyckor kan undvikas eller lindras innebär enligt utskottets mening att man inför en betungande börda för fritidsbåtlivet utan att med säkerhet generera positiva effekter i form av ökad säkerhet. Exempelvis skulle ett krav på att inneha flytväst i fritidsbåtar inte nödvändigtvis innebära att de som riskerar att omkomma i drunkningsolyckor kommer att använda dessa. Utskottet är däremot av åsikten att informationsinsatser för att förmå bl.a. fritidsfiskare att bli medvetna om riskerna och i större utsträckning använda flytvästar är mycket angelägna.

Med hänvisning till pågående arbete med att utreda och analysera orsaksambanden vid olyckor inom fritidsbåtlivet avstyrker utskottet motion 2013/14:T381 av Lotta Olsson (M).



# 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. Förutsättningar för svensk sjöfart, punkt 1 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V), Roza Güclü Hedin (S) och Johan Andersson (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 5–8 och 10,

2013/14:T476 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Mattias Jonsson (båda S) yrkandena 1, 2 och 4–6 samt

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 18 i denna del och avslår motionerna

2013/14:T280 av Hans Rothenberg (M) och

2013/14:T455 av Lars Hjalmered (M).

### *Ställningstagande*

Sjöfartsnäringen är en framtidsbransch och har vunnit stort på den ökade globaliseringen. Behovet av handel världen över ökar och det leder till ökad efterfrågan på transporter till sjöss. Sverige är mycket beroende av sjöfart. Ungefär 90 procent av de 200 miljoner ton gods som importeras och exporteras varje år fraktas via fartyg. En välfungerande sjöfart är därför av stor vikt för hela samhället. Vi vill ha en handelsflotta med stor andel svenskflaggade fartyg där goda arbetsförhållanden råder. Vi anser vidare att sjöfarten är en viktig pusselbit som ofta glöms bort i klimatdebatten. Därtill kommer att sjöfarten är det mest energieffektiva transportslaget och att underhålls- och investeringskostnaderna är låga. Dessutom är trafiksäkerheten hög.

Tyvärr tvingas vi konstatera att det gynnsamma läget för den globala sjöfarten inte märks i Sverige. Rederier säljs till andra länder och huvudkontoren flyttas ut från Sverige. Många av de svenska rederier som finns kvar väljer att flagga ut för att få konkurrenskraftiga villkor.

Vi vill betona att svensk sjöfart är viktig för Sverige. Den håller en erkänt hög kvalitet och är en motor i hela det svenska näringslivet, både ur ett ekonomiskt perspektiv och ur ett sysselsättningsperspektiv. Den svenska sjöfarten ger intäkter i form av skatter och erbjuder svenska arbetstillfällen. För att Sverige inte ska vara helt utlämnat till utländska intressen när det gäller något så viktigt som bra infrastruktur för handel med omvärlden, krävs att det finns en svensk sjöfart. Den svenska sjöfarten är även viktig ur ett internationellt perspektiv. Sverige driver viktiga hållbarhetsfrågor som är avgörande för den internationella sjöfarten. Utan en svenskflaggad flotta tappar vi förutsättningar och trovärdighet för detta viktiga arbete.

Regeringens handlingsplan för svensk sjöfart saknar, enligt vår mening, politisk vilja och tillräckliga åtgärder. Vi anser att regeringen måste ta ett helhetsgrepp och omedelbart genomföra åtgärder för att stärka den svenska sjöfarten för att på sikt förbättra säkerheten, arbetsvillkoren och en hållbar utveckling inom sjöfarten globalt.

En avgörande förutsättning för den svenska sjöfartens framtid är att kunna konkurrera på likvärdiga villkor med länder i Europa. Tonnagebeskattning finns i så gott som alla andra europeiska sjöfartsnationer, men inte i Sverige. Tonnagebeskattning ger förutsättningar för rederierna att långsiktigt planera sin ekonomi. Vi menar att det är angeläget att å det snaraste införa tonnagebeskattning och att ytterligare utredning av frågan är onödigt. Ett införande av tonnageskatt ska kombineras med en omställningsfond för klimat- och miljö för att på så sätt ytterligare möjliggöra för sjöfarten att bli en betydelsefull del av klimatomställningen.

Likabehandling och konkurrensneutralitet mellan trafikslagen är av avgörande betydelse för en effektiv resursanvändning av vattenvägen och för en utvecklad sjöfart. För att uppnå detta behöver bl.a. strukturen för farledsavgifter ses över. Staten bör också säkerställa ett forskningsanslag för sjöfarten på samma villkor som för övriga trafikslag. Vidare bör statens satsningar på infrastruktur ses över och sjöfartens behov av infrastruktur-satsningar avspeglas i planerade insatser.

Enligt vår mening måste regelverket förenklas för att göra den svenska flaggan mer attraktiv. Höga administrativa kostnader från statliga myndigheter är ett bekymmer. Dessutom är kostnaden för att flagga in till svensk flagg betydligt högre än att flagga till likvärdiga sjöfartsnationer i Europa. Vi anser också att det är bra om Transportstyrelsen överväger att utse en kontaktperson som hanterar samtliga frågor vid registrering av fartyg.

En stark trend, som vi är mycket oroad över, är att många redare flaggar ut sina fartyg till länder vars fartygsregister är klassat som bekvämlighetsflagg. Samtidigt fortsätter man sin verksamhet i Sverige på samma sätt som förut. På detta sätt kan rederierna minska kostnader för skatter och avgifter. I praktiken innebär en utflaggning också att besättningens rättigheter minskas.

Ett annat område där vi kan se att onödiga problem skapas gäller att sjöfartsnationerna inom EU konkurrerar internt genom olika typer av internationella register. På sikt innebär detta att sjöfarten i hela Europa försvagas. Detta innebär att fartyg kan ha en flagga utan att följa det landets regler när det gäller sjösäkerhet, arbetsrätt, skatter och socialförsäkringar. Arbetsmarknadens parter har ett ansvar för att bidra till att svensk sjöfart är både konkurrenskraftig och hållbar. Fackförbundet Seko har tidigare gått med på att sänka rederiernas bemanningskostnader, dels genom kraftiga bemanningsrationaliseringar, dels genom att teckna särskilda TAP-avtal. Dessa avtal gäller utomeuropeisk tillfälligt kontraktsanställd personal på svenskflaggade fartyg. Detta avtal kan, enligt vår mening, uppfattas som diskriminerande eftersom det i praktiken innebär att personal som kommer från länder utanför Europa arbetar under andra avtalsvillkor än den europeiska personalen. Dessutom är detta inte en tillräcklig lösning på lång sikt. I stället behövs det ett mer enhetligt system inom EU. Därför bör Sverige verka för att EU ska införa ett gemensamt fartygsregister, där bemanningsregler slås fast. Statsstöd ska enbart utgå till fartyg i detta register.

Sjöarbetsmarknadens parter har visat och uttrycker ambition om att ta gemensamt ansvar med det verktyg som står till buds inom kollektivavtalsområdet. I första hand handlar det om att fastställa en nivå för bemanningskostnaderna, som ger den svenska sjöfartsnäringen förutsättningar att konkurrera särskilt med de fartyg som är flaggade i Sverige, med den kvalitetsstämpel detta medför. För att skapa bättre förutsättningar för detta behöver det genomföras förändringar i inkomstskattelagen och socialförsäkringsbalken. Detta kan åstadkommas t.ex. genom att tillämpningsområdet för 183-dagarsregeln för sjömän anställda på lastfartyg (alltså inte på färjor) utvidgas, samtidigt som ansvaret för socialförsäkringar, pensioner m.m. helt lyfts över på parterna.

Sverige har anslutit sig till sig ILO:s sjöarbetskonvention. Konventionen tydliggör regler om arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter ombord på fartyg, och alla länder har ett ansvar för att de verkligen följs. Vi anser att sjöarbetskonventionen är ett viktigt verktyg för att fler sjömän ska få en trygg och säker arbetsmiljö. En intern och extern uppföljning av arbetet för efterlevnad av sjöarbetskonventionen bör enligt vår bedömning därför genomföras inom de närmaste åren. För att konventionen verkligen ska efterlevas vill vi understryka vikten av att Transportstyrelsen har resurser för nödvändigt tillsynsarbete och utarbetande av föreskrifter och rutiner.

Huvuddelen av sjöfartspolitikerna inom EU är fortfarande nationell. Samtidigt utgörs den absolut största delen av sjöfarten på europeiskt vatten av trafik mellan europeiska länder. EU-ländernas sjöfartsnäringar konkurrerar med varandra genom osunda skattesubventioner, men också genom dåliga arbetsförhållanden. EU:s regler för statsstöd inom sjöfarten används som konkurrensverktyg länderna emellan trots att reglerna skapades för att bevara en europeisk handelsflotta. Sveriges nuvarande sjöfartsstöd tillkom

i första hand för att bevara en svenskflaggad handelsflotta, vilket naturligtvis har avgörande betydelse för jobben. Därför är det viktigt att nivån på sjöfartsstödet inte sänks, om den svenska sjöfarten ska vara konkurrenskraftig.

Vi anser vidare att det är viktigt att slå vakt om de fartygsförlagda utbildningsplatserna, och helst se till att dessa blir fler. De båda sjöbefälsskolorna har långt fler sökande än de kan ta emot. Det finns en potential att utbilda och sysselsätta väsentligt fler sjömän i Sverige. Den internationella bristen på kvalificerat sjöbefäl ökar. Detta sker i takt med globalisering och ökad handel. Branschen och utbildningarna kan därför bidra till att skapa många nya arbetstillfällen för ungdomar som är bosatta i Sverige.

Vi vill också belysa att farledsavgifter utgör en konkurrensnackdel för handelssjöfarten. Farledsavgifterna används för att täcka infrastrukturkostnader för fiskerinäringen, skärgårds- och fritidsbåttrafiken samt kostnader för åtaganden hos Sjöfartsverket. Detta innebär att sjöfarten får en stor kostnadsbörda jämfört med andra trafikslag. Det är visserligen bra att regeringen, genom att tillfälligt tillföra extra medel till Sjöfartsverket, möjliggör en sänkning av farledsavgifterna. Vi anser dock att det måste tas fram en permanent lösning som dels innebär att sjöfarten inte missgynnas jämfört med andra trafikslag, dels ökar miljödifferenteringen av avgifterna.

Sammanfattningsvis vill vi följande:

- Den nationella strategin för sjöfarten ska innehålla fyra prioriterade områden och mål: fler svenskflaggade fartyg; konkurrensneutralitet mellan transportslagen; Sverige ska leva upp till sina internationella åtaganden bl.a. genom att tillämpningen av sjöarbetskonventionen tydligt och uttalat ska ingå i arbetet med Sveriges sjöfartsstrategi för framtiden; och mänskliga rättigheter ska stärkas i den globala sjöfarten, bl.a. genom att det ska ställas krav på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet vid statliga upphandlingar och i exportsatsningar.
- Ett system med tonnageskatt, i kombination med en omställningsfond för klimat och miljö, ska införas.
- Staten ska säkerställa ett forskningsanslag som möter utvecklingsbehov och möjligheter för sjöfarten på samma sätt som för övriga trafikslag.
- Den svenska flaggan ska göras mer attraktiv för både svenska och globala aktörer genom att regelverket förenklas och den svenska flaggan görs mer kostnadseffektiv.
- Regeringen ska vidta åtgärder som förhindrar att svenska staten förlorar miljoner i bolagsskatt när rederier skapar brevlådeföretag och flaggar ut till register som är klassade som bekvämlighetsflagg.
- Regeringen ska återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferenteringen av avgifterna.

- Regeringen ska verka för att EU ska införa ett gemensamt fartygsregister där bemanningsregler slås fast och verka för att statsstöd enbart ska utgå till fartyg i detta register.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

## **2. Miljöfrågor, punkt 2 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V), Roza Güclü Hedin (S) och Johan Andersson (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2013/14:T217 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6,

2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 2–4,

2013/14:T487 av Hans Hoff m.fl. (S),

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 43 och 44 samt

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 18 i denna del och avslår motionerna

2013/14:T243 av Gustaf Hoffstedt (M),

2013/14:T337 av Josef Fransson och David Lång (båda SD) och

2013/14:T350 av Cristina Husmark Pehrsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Vi är övertygade om att sjöfarten är en viktig del av klimatomställningen. Sveriges hamnar och vattenvägar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. För att sjöfartens goda miljöpotential fullt ut ska utnyttjas måste utsläppen emellertid bli renare. En långsiktigt hållbar sjöfart måste på sikt byta ut bunkeroljan mot förnybara drivmedel som t.ex. biogas. I dag är dock utvecklingen sådan att utsläppen på land minskar medan utsläppen från fartyg ökar. Detta är ett resultat av att det ställts alltför låga miljökraven på sjöfarten under lång tid. Av tradition har olika typer av oljor använts som bränsle och inga rimliga alternativ har funnits tillgängliga. För att vända utvecklingen krävs ökade satsningar på forskning, regleringar samt investeringar. Norge använder sedan ett antal år LNG i den kustnära sjöfarten. Vi anser att LNG bör användas under en övergångsperiod till dess att helt förnybara bränslen har införts.

Det krävs ett flertal åtgärder för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan. Sjöfarten är ett globalt transportslag och därför är överenskomelser i EU och inom IMO väldigt viktiga för att skapa en mer energieffektiv och miljövänlig sjöfart. Vi anser att sjöfarten bör tas in i någon form av utsläppshandel på global nivå inom IMO eller på EU-nivå. Vi välkomnar att EU-kommissionen nu föreslagit att ägare av större fartyg som anlöper hamnar i EU ska rapportera sina koldioxidutsläpp fr.o.m. 2018. Vi ser även mycket positivt på den energiklassning av fartyg som IMO börjat arbeta med. På det nationella planet anser vi att åtgärder som distribution av alternativa bränslen kan bidra till en minskad miljö- och klimatpåverkan.

Enligt vår åsikt innebär EU:s genomförande av IMO:s nya svavelregler en kraftigt förbättrad miljöprestanda hos sjöfarten. Fördelarna för luftkvalitet och folkhälsa är stora. Tyvärr tog den svenska borgerliga regeringen inte vara på möjligheterna att inom IMO driva igenom att kraven skulle vara globalt harmoniserade eller att samma krav skulle gälla i åtminstone hela Europa. Detta är djupt beklagligt. Sverige är i hög grad ett exportberoende land och därför drabbas nu vår exportindustri, främst stål- och pappersindustrin, hårt av kostnader som andra slipper.

I det läge som nu råder är det viktigt att se till att genomförandet av de nya svavelreglerna blir kostnadseffektivt för sjöfarten och dess transportköpare. Vi välkomnar de förändringar av farledsavgifterna som regeringen aviserat för att underlätta omställningen till lågsvavliga bränslen. I detta sammanhang vill vi betona att farledsavgifterna måste fortsätta att utformas så att de främjar de redare som prioriterar ny teknik för avgasrening och nya bränslen. Enligt vår mening är det i detta sammanhang angeläget att ytterligare utöka miljödifferentieringen av farledsavgifterna då detta skulle kunna bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan. Vi vill att frågan belyses brett. Det är särskilt angeläget att främja nya bränslen som flytande gas och kostnadseffektiva metoder för avgasrening för fartyg. Även utveckling av konceptet med elanslutning i land är en åtgärd som sänker sjöfartens kostnader och minskar utsläppen. Det är också angeläget med ett fortsatt och intensifierat samarbete mellan rederier, raffinaderier, bränsledistributörer, tillverkare av reningsutrustning och sjöfartsforskningen för att snabbt och kostnadseffektivt förbättra och få ett brett genomslag för klimat- och miljölösningar för sjöfarten.

Östersjön är klassat som PSSA-område. Sådana områden är ekologiskt, socioekonomiskt, kulturellt eller vetenskapligt betydelsefulla. Det finns anledning att inom de internationella konventionerna på sjöfartens område utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden. I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. Vi ser det som bekymmersamt att svaga miljökrav för sjöfarten har gjort att den är betydligt sämre miljöan-

passad än vad den borde vara. Det finns väl beprövad katalysator teknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg.

I Norge finns en generell skatt på kväveoxidutsläpp för fartyg. Fartyg och rederier kan få en nedsättning av den skatten om de går med i näringslivets kväveoxidfond och samtidigt vidtar åtgärder för att minska sina kväveoxidutsläpp. Fonden används för att delfinansiera olika typer av kväveoxidåtgärder i branschen. Den aktör som är med i fonden och presenterar ett kostnadseffektivt sätt att sänka utsläppen kan ansöka om att få upp till 75-procentig delfinansiering via fonden. Åtgärder kopplade till den norska fonden har i dag lett till utsläppsminskningar på totalt 12 000 ton. Över 95 procent av alla de utsläpp som berörs av skatten ingår numera i fonden. Systemet har lett till installation av katalytisk rening och övergång till LNG. Det vore önskvärt att se över möjligheterna att införa en sådan fond även i Sverige.

Som vi ovan framhållit anser vi att det är angeläget att å det snaraste införa tonnagebeskattning utan att utreda frågan ytterligare. Ett införande av tonnageskatt kan visserligen medföra problem med den s.k. latent skatteskulden inom rederinärningen. Enligt vår mening är det därför lämpligt med en övergångsmodell där delar av den latent skatteskulden placeras i en fond för utveckling av miljöåtgärder inom sjöfarten. Fonden skulle t.ex. genom innovationer kunna bidra till att underlätta branschens omställning till de skärpta svavelkraven.

Sammanfattningsvis vill vi att regeringen ska stimulera en omställning till förnybara drivmedel genom forskning, regleringar och nationella målsättningar, att genomförandet av IMO:s svavelregler sker på ett kostnadseffektivt sätt för exportindustrin, att regeringen ska verka för att genom överenskommelser i EU och IMO skapa en energieffektiv och miljövänlig sjöfart, att farledsavgifterna ska miljödifferentieras ytterligare, bl.a. genom införande av koldioxid differentiering, att regeringen ska verka för att införa bindande regler för att förhindra att fartyg utan kväverening trafikerar PSSA-klassade områden, att en kväveoxidfond enligt norsk modell ska utredas samt att regeringen skyndsamt ska återkomma med förslag om hur en del av den latent skatteskulden hos rederierna vid ett införande av tonnageskatt, under en övergångsperiod, kan placeras i en miljöfond för forskning om och utveckling av miljöåtgärder för sjöfarten.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

### 3. Inlandssjöfart, punkt 3 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V), Roza Güclü Hedin (S) och Johan Andersson (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2013/14:T217 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 5,

2013/14:T233 av Jörgen Hellman m.fl. (S),

2013/14:T262 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda S) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 42,

bifaller delvis motionerna

2013/14:T242 av Gustaf Hoffstedt och Cecilia Magnusson (båda M),

2013/14:T297 av Mikael Cederbratt (M) och

2013/14:T352 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkandena 1 och 2 samt avslår motion

2013/14:T352 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 3.

#### *Ställningstagande*

Enligt vår mening är det ytterst angeläget att stödja inlandssjöfarten. Sjöfarten är ett miljövänligt sätt att transportera varor på. Den bidrar också till minskat slitage på vägarna och är viktig ur regionalpolitisk synvinkel. Dessutom kan inlandssjöfart och kustsjöfart bidra till att lösa kapacitetsproblem inom det övriga transportsystemet och bidra till ökad kapacitet för godstransporter. I dag transporteras endast 7 procent av våra inrikes godstransporter via sjöfarten. I Europa är andelen gods som transporteras via inre vattenvägar ofta fem gånger så hög. Genom att flytta gods från väg till sjöfart minskas koldioxidutsläppen och vägtrafiksäkerheten ökar. Vi välkomnar att regeringen påbörjat arbetet med att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar. Emellertid anser vi att arbetet inte är tillräckligt kraftfullt och att åtgärderna inte tas fram i den utsträckning som är behövlig för att främja inlandssjöfarten och den kustnära sjöfarten.

När system för inre vattenvägar inrättas i Sverige är det viktigt att fartyg och farleder använder den bästa tillgängliga tekniken för högsta säkerhet och minimal miljö- och klimatpåverkan. Vi vill också betona vikten av att utveckla multimodala system kring inre vattenvägar för att underlätta omlastningen mellan inlandssjöfart, traditionell sjöfart, lastbil och järnväg.

Även för sjöfartens del är det viktigt med infrastrukturinvesteringar. Det har gjorts en del förbättringar i kanalen och vid slussarna i Trollhättan men det återstår ett behov av ytterligare förbättringar. Nuvarande slussar



har en maximal livslängd på 20 år och därför anser vi att det är viktigt att staten går vidare i planeringsprocessen för att ersätta de gamla slussarna med nya.

Vi tycker att det är viktigt att Vänersjöfarten inte drabbas av orättvisa hamnavgifter jämfört med järnväg och lastbilstrafik. Som exempel vill vi lyfta fram att i tillståndsprövningen för hamnen i Rotterdam har en domstol angett att högst 30 procent av godset som hanteras i hamnen får gå med lastbil till och från hamnen. Detta har lett till att inlandsfartygen transporterar mer gods än lastbilstrafiken till och från hamnen.

Det är också viktigt att i sammanhanget beakta att Vänern är en viktig sötvattentäkt och även är betydelsefull för djur- och växtliv samt friluftsliv och turism. Därför är det angeläget att bunkeroljan byts ut mot förnybara drivmedel. Vidare vill vi lyfta fram att det i dag råder oklarheter rörande sjösäkerheten på Vänern eftersom det saknas en gemensam hållning från staten och kommunerna runt Vänern om vem som har det yttersta ansvaret för sjösäkerheten. Vänern är en viktig sötvattentäkt och det behövs en sammanhållen strategi för hur Vänern ska skyddas och vem som har det yttersta ansvaret vid utsläpp.

Vi vill sammanfattningsvis att regeringen i infrastrukturplaneringen ska studera förutsättningarna för en utveckling av Vänersjöfarten och att en genomtänkt strategi för inlandssjöfarten ska tas fram där miljö, sjösäkerhetsaspekter och arbetsvillkor beaktas. Vi vill också att regeringen ska se till att avgiften för inlandsfartygen i hamnarna inte är högre än vad som gäller för lastbilstrafiken räknat per ton lastat eller lossat gods, att regeringen ska se till att villkor sätts vid tillståndsprövningen för svenska hamnar så att hållbara transporter med järnväg och inlandssjöfart främjas och att forskningen ska tilldelas statliga forsknings- och utvecklingsmedel för att främja omställningen till förnybara drivmedel.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

#### **4. Förarbevis för vattenskoter, punkt 7 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V), Roza Güclü Hedin (S) och Johan Andersson (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2013/14:T212 av Hans Hoff (S),

2013/14:T234 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S),

2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 11,

2013/14:T371 av Marie Nordén (S),  
2013/14:T375 av Anna Wallén (S) och  
2013/14:T485 av Roland Utbult (KD) yrkandena 1 och 2 samt  
bifaller delvis motionerna  
2013/14:T260 av Jan Ericson (M) och  
2013/14:T437 av Stefan Svanström (KD).

### *Ställningstagande*

Vattenskotrar har blivit vanliga farkoster i svenska vatten och utgör ett växande problem. De kan framföras i mycket höga hastigheter och också på grunt vatten, vilket innebär såväl risk för olyckor som störningar för människor och miljö.

Det finns i dag inte någon åldersgräns för att framföra vattenskotter och inte heller krav på förarbevis. Vi anser att det är orimligt att det inte finns någon åldersgräns eller några kunskapskrav med hänsyn till risken för att människor skadas i olyckor men även med hänsyn till störningar i form av buller och dylikt. Därtill kommer att vattenskotrar ofta framförs i känsliga områden, i strandnära miljöer och över grunda bottnar som är viktiga produktionsområden för både land- och vattenlevande arter.

Havs- och vattenmyndigheten har i december i år, efter uppdrag från regeringen, föreslagit att regler om behörighetsbevis och åldersgräns för fritidsfartyg som kan framföras i 15 respektive 35 knop ska införas. Vi välkomnar detta förslag och ser det som ytterst angeläget att regeringen nu skyndsamt bereder frågan och återkommer med förslag som innebär att risken för olyckor och skador på miljö orsakade av vattenskotrar begränsas genom införande av krav på förarbevis och åldersgräns.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013

*2013/14:T212 av Hans Hoff (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en åldersgräns för att få köra vattenskoter.

*2013/14:T217 av Stina Bergström m.fl. (MP):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om rättvisa hamnavgifter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav i tillståndsprövningen för Göteborgs hamn.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omställningen till förnybara drivmedel också ska omfatta sjöfarten.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en Nox-fond.

*2013/14:T233 av Jörgen Hellman m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av Göta älv och Vänersjöfarten.

*2013/14:T234 av Jörgen Hellman och Christina Oskarsson (båda S):*

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

*2013/14:T242 av Gustaf Hoffstedt och Cecilia Magnusson (båda M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka den svenska kanalsjöfartens konkurrenskraft.

*2013/14:T243 av Gustaf Hoffstedt (M):*

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

*2013/14:T260 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en åldersgräns för att få köra alla motordrivna farkoster.

*2013/14:T262 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av Vänersjöfarten.

*2013/14:T280 av Hans Rothenberg (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka villkoren för svensk sjöfart.

*2013/14:T297 av Mikael Cederbratt (M):*

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

*2013/14:T337 av Josef Fransson och David Lång (båda SD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att svaveldirektivet måste omarbetas från grunden där man tar en rimlig hänsyn till svenska företags unika förutsättningar och landets välstånd.

*2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på finansiering av en miljöfond för forskning och utveckling i miljöåtgärder för sjöfarten.
3. 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 regeringen ska stimulera en omställning till förnybara drivmedel genom forskning, regleringar och nationella målsättningar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör uppdra åt Transportstyrelsen att återkomma med förslag på åtgärder för ett enklare regelverk och en högre kostnadseffektivitet för svensk flagg.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att EU inför ett gemensamt fartygsregister med fastställda bemanningsregler.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillämpningen av sjöarbetskonventionen tydligt och uttalat bör ingå i arbetet med Sveriges sjöfartsstrategi för framtiden.

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ställa krav i statliga upphandlingar och exportsatsningar på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferentieringen av avgifterna.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på behörighet och åldersgräns för vattenskoteråkning.

*2013/14:T350 av Cristina Husmark Pehrsson och Thomas Finnborg (båda M):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att utveckla ett internationellt samarbete för miljö- och miljösäkerhetsfrågor gällande fartygstrafiken i Öresund.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten till en miljöcertifiering för rederier med bl.a. kriterier för säker Öresundspassage.

*2013/14:T352 av Anita Brodén m.fl. (FP):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att överföra godstrafik från vägar till båtar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren i samband med införlivandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppmärksamma de farhågor som rederierna lyft fram vad gäller investeringstakten.

*2013/14:T371 av Marie Nordén (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett körkort för förare av vattenskoter.

*2013/14:T375 av Anna Wallén (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av någon form av förarbevis för vattenskoter.

*2013/14:T381 av Lotta Olsson (M):*

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

*2013/14:T386 av Per Lodenius (C):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra om zonindelningen av Sveriges kust och skärgård så att hela skärgården ryms inom zonerna E och D.

*2013/14:T429 av Annicka Engblom (M):*

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

*2013/14:T437 av Stefan Svanström (KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda att i säkerhets- och miljöskyddssyfte införa förarbavis för framförsel av vattenskoter.

*2013/14:T450 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda FP):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de svenska traditionsfartygens och k-märkta fartygens vikt för bilden av Sverige som attraktiv turist- och sjöfartsnation.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att analysera effekterna av det svenska tolkningsbeslutet av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt traditionsfartyg har för turism och den oerhört viktiga bilden av Sverige som sjöfartsnation.

*2013/14:T455 av Lars Hjälmered (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att stärka den svenska sjöfartsnäringen.

*2013/14:T475 av Billy Gustafsson m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Norrköpings hamn bör pekas ut som en av Sveriges strategiska hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering och finansiering av infrastrukturinvesteringar i fråga om sjöfarten.

*2013/14:T476 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Mattias Jonsson (båda S):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den nationella strategin för sjöfarten ska innehålla fyra prioriterade områden och mål: fler svenskflaggade

- fartyg, konkurrensneutralitet mellan transportslagen, att Sverige ska leva upp till sina internationella åtaganden samt att verka för att mänskliga rättigheter i den globala sjöfarten följs och stärks.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör säkerställa ett forskningsanslag som möter utvecklingsbehov och möjligheter för sjöfarten på samma sätt som för övriga trafikslag.
  4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra den svenska flaggan mer attraktiv för både svenska och globala aktörer genom att förenkla regelverket samt att göra den svenska flaggan mer kostnadseffektiv.
  5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder som förhindrar att svenska staten förlorar miljoner i bolagsskatt när rederier skapar brevlådeföretag och flaggar ut till register som är klassade som bekvämlighetsflagg.
  6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för att EU ska införa ett gemensamt fartygsregister, där bemanningsregler slås fast samt att statsstöd enbart ska utgå till fartyg i detta register.

*2013/14:T485 av Roland Utbult (KD):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förarbevis för vattenskoter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åldersgräns för vattenskoter.

*2013/14:T487 av Hans Hoff m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att implementeringen av IMO:s svavelregler sker på ett kostnadseffektivt sätt för exportindustrin.

*2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):*

42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en genomtänkt strategi för inlandssjöfart i Sverige.
43. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska sjöfartens klimatpåverkan.
44. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om IMO:s och EU:s svavelregler för sjöfarten.

*2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP):*

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjöfarten som en del av klimatomställningen.