

Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU12

Sjöfart



1988/89
TU12

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet samtliga förslag under avsnittet Sjöfart i budgetpropositionens bilaga 8. Förslagen avser inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet, dess resultat-, pris- och servicemål samt investeringar och soliditetsmål – allt under perioden 1989–1991. Förslagen avser vidare medelsanvisningar till ett flertal sjöfartsändamål. Den största medelsanvisningen – 550 milj.kr. – gäller Bidrag till svenska rederier. Förslaget skall ses mot bakgrund av riksdagens beslut under våren och hösten 1988 om vissa sjöfartspolitiska åtgärder.

I ett avsnitt av betänkandet om sjöfartspolitikens allmänna inriktning avstyrks m-, fp- och c-yrkanden om införandet av ett *svenskt internationellt fartygsregister* samt om upphävande av den s.k. *flagglagen*. I det sammanhanget avstyrks också ett vpk-förslag om ett riksdagsuttalande mot ett sådant register. Förslagen följs upp med reservationer från resp. håll.

Yrkanden i m- och fp-motioner om avslag på regeringens förslag till medelsanvisning för *Fritidsbåtsregister* och om upphävande av lagen om detta register avstyrks samt följs upp med en gemensam m-, fp-reservation och en mp-reservation.

Totalt behandlar utskottet ett sjuttiotal motionsyrkanden i en mångfald av olika sjöfartsfrågor. Alla yrkandena avstyrks.

24 reservationer är fogade till betänkandet. Förutom de redan nämnda gäller reservationerna följande frågor och partier.

- Bevarande av fyren på Svenska Högarna (vpk).
- Omfattningen av färjetrafiken till Gotland (fp,c.vpk och mp).
- Taxesättningen i färjetrafiken på Gotland (vpk och mp).
- Trafikråd för Gotland (c).
- Bro över Falsterbokanalen (vpk och mp).
- Stöd till svenska rederier (m och fp).
- Avskaffande av nuvarande driftsubvention till svensk sjöfart (m).
- Sjöfartens betydelse för totalförsvaret (c).
- Långsiktig strategi för svensk sjöfart (vpk).
- Uppdrag åt transportrådet (vpk).
- Samhällsägt rederi (vpk).
- Förbud mot supertankers i Östersjön (mp).
- Fartygstransporter av oljeprodukter (vpk och mp).

- Utredning om farledsverksamheten (m).
- Utredning om lotsningsbestämmelserna (m).
- Forskning och utveckling (dels fp, dels vpk).
- Kustbevakning och sjöräddning (vpk).
- Kustsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar m.m. (vpk och mp).

Reservationen Stöd till svenska rederier (m och fp) gäller en av regeringen föreslagna medelsanvisning på 25 milj.kr. Den gäller däremot inte den av regeringen föreslagna medelsanvisningen på 550 milj.kr. för Bidrag till svenska rederier. Enligt reservationen Uppdrag åt transportrådet (vpk) bör rådet förklara varför det i ett utkast till en rapport föreslagit införandet av ett svenskt internationellt fartygsregister.

Till betänkandet är också fogat fem särskilda yttranden om bevarande av fyren på Svenska Högarna, omfattningen av färjetrafiken till Gotland, transportstöd för Vänersjöfarten, förbud mot supertankers i Östersjön samt om kustbevakning och sjöräddning.

Propositionen

Regeringen föreslår i proposition 1988/89:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt E. Sjöfart (s. 113–129)

1. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen har förordat om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1989–1991 (s. 113–118),
2. att riksdagen godkänner de resultat-, pris- och servicemål för sjöfartsverkets verksamhet som föredragande departementschefen har förordat för perioden 1989–1991 (s. 113–118),
3. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen har anfört om sjöfartsverkets investeringar och soliditetsmål under perioden 1989–1991 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därför (s. 113–118),
4. att riksdagen till Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 132 770 000 kr. (punkt E1., s. 118–120),
5. att riksdagen till Fritidsbåtsregister för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 19 000 000 kr. (punkt E2., s. 120–121),
6. att riksdagen till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 37 000 000 kr. (punkt E3., s. 121–122),
7. att riksdagen till Handelsflottans pensionsanstalt för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt E4., s. 122–123),
8. att riksdagen godkänner de av föredragande departementschefen föreslagna riktlinjerna för finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd (punkt E5., s. 123–125),
9. att riksdagen till Handelsflottans kultur- och fritidsråd för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt E5., s. 123–125),
10. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen har anfört i fråga om beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk (punkt E6., s. 125–126),

11. att riksdagen till Ersättning till viss kanaltrafik m.m. för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 60 500 000 kr. (punkt E6., s. 125–126),
12. att riksdagen till Stöd till svenska rederier för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 25 000 000 kr. (punkt E7., s. 126–127),
13. att riksdagen till Bidrag till svenska rederier för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 550 000 000 kr. (punkt E8., s. 127–128),
14. att riksdagen till Bro över Falsterbokanalen för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 26 400 000 kr. (punkt E9., s. 128–129).

Motionerna

1988/89:T209 av Ylva Annerstedt m.fl. (fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bemanningsplanen för Stockholms skärgård måste omprövas.

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbud mot höghastighetsbåtar i linjetrafik.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1988/89:A408 (fp).

1988/89:T210 av Agne Hansson och Marianne Jönsson (båda c) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att främja kustsjöfarten i Kalmar län.

1988/89:T216 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

3. att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad i motion 1988/89:Fö503 (c) anförts om sjöfartens roll ur totalförsvarssynpunkt.

1988/89:T218 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett forskningsinstitut för svensk sjöfart och dess framtid.

1988/89:T222 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om uppdrag till naturvårdsverket om att lägga fram förslag till skärpta miljökrav för sjöfarten.

1988/89:T225 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

26. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett svenskt internationellt sjöfartsregister i enlighet med vad i motionen anförts.

27. att riksdagen hos regeringen begär förslag om avskaffande av nuvarande driftssubvention till svensk sjöfart i enlighet med vad i motionen anförts.

1988/89:T227 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett program och en långsiktig strategi för svensk sjöfart.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett öppet register ej är förenligt med svensk sjöfartspolitik.

3. att riksdagen hos regeringen begär att transportrådet får i uppdrag att redovisa varför man ej följt riksdagens beslut.

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att bilda ett samhällsägt rederibolag.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vikten av att i ett brett perspektiv satsa på forskning och utveckling inom sjöfartsområdet,

7. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att utöka och samordna resurserna för sjöräddning och kustbevakning i enlighet med vad i motionen anförts.

1988/89:T234 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

13. att riksdagen avslår regeringens förslag under anslaget E7., Stöd till svenska rederier, om 25 milj.kr.,

14. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett svenskt internationellt skeppsregister,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flagglagen,

17. att riksdagen upphäver lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister,

18. att riksdagen avslår förslaget om att till Fritidsbåtsregister (E2) för budgetåret 1989/90 anvisa ett förslagsanslag på 19 milj.kr.

1988/89:T238 av Karl-Göran Biörsmark och Lola Björkquist (båda fp) vari yrkas

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:A455 (fp) anförts om supertankers i Östersjön.

1988/89:T239 av Gullan Lindblad och Göthe Knutson (båda m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett sjötransportstöd bör införas för att bevara konkurrenskraften för den miljövänliga Vänersjöfarten.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:A456 (m).

1988/89:T245 av Anders Castberger och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:466 (fp) anförts om betydelsen av kanaltrafiken från transport- och miljösynpunkt.

1988/89:T248 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen avskaffar anslaget E2. Fritidsbåtsregister,

2. att riksdagen avskaffar anslaget E7. Stöd till svenska rederier.

1988/89:T256 av Barbro Sandberg och Håkan Holmberg (båda fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:A487 (fp) anförts om betydelsen av en ny hamn i Kalmarsviken.

1988/89:T258 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

5. att riksdagen beslutar avslå förslaget om en bro över Falsterbökkanalen, anslaget E9., om 26 400 000 kr.

1988/89:T601 av Birthe Sörestedt och Karin Wegestål (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om införande av förarbevis och fastställande av nedre åldersgräns för framförande av motorbåtar, som har stor motorstyrka.

1988/89:T602 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna och uttalar att bestämmelserna för frakt och lossning av oljeprodukter på köl ses över,

2. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder i syfte att säkerställa att 14-statsöverenskommelsens del om hamnstadskontroll efterföljs,

3. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder i syfte att säkerställa att beställare/mottagare inom landet av råolja i så hög grad som möjligt gör sig underkunniga om tankfartygens lämplighet för laster av detta slag.

1988/89:T603 av Göthe Knutson (m) vari yrkas

1. att riksdagen upphäver lagen (1987:773) om fritidsbåtregister,

2. att riksdagen avslår anslaget E2. att till Fritidsbåtsregister anvisa ett förslagsanslag på 19 000 000 kr.

1988/89:T604 av Jan-Erik Wikström och Anne Wibbe (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen upphäver lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister,

2. att riksdagen avslår förslaget om att till Fritidsbåtregister (E2) för budgetåret 1989/90 anvisa ett förslagsanslag på 19 000 000 kr.

1988/89:T605 av Reynoldh Furustrand och Olle Svensson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ändrad lagstiftning avseende flyttning av fartyg.

1988/89:T606 av Ewy Möller (m) och Agne Hansson (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas så att de reguljära färjeförbindelserna sommartid mellan Västervik och Visby återupptas.

1988/89:T607 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Jan Hyttring (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag om upprustning av Dalslands kanal.

1988/89:T608 av Knut Wachtmeister (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att omedelbart slopa registreringen av fritidsbåtar,

2. att riksdagen beslutar att förslagsanslag på 19 000 000 kr. till Fritidsbåtsregister för budgetåret 1989/90 slopas.

1988/89:T609 av Gunhild Bolander (c) och Ulla Pettersson (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till strandningslag i enlighet med vad i motionen anförts.

1988/89:T610 av Ingrid Sundberg m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att lagen om fritidsbåtsregister avskaffas,

2. att riksdagen avslår regeringens förslag att till Fritidsbåtsregister för budgetåret 1989/90 anvisa ett förslagsanslag på 19 000 000 kr.

1988/89:T611 av Börje Hörnlund och Görel Thurdin (båda c) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen tillsätter en parlamentarisk kommitté för att utreda statsisbrytarnas framtida lokalisering.

1988/89:T612 av Anna Wohlin-Andersson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen begär att regeringen utformar ett svenskt internationellt sjöfartsregister enligt intentionerna i motionen och därefter återkommer med ett lagförslag om inrättandet av ett svenskt internationellt sjöfartsregister,

2. att riksdagen beslutar att avveckla flagglagen.

1988/89:TU12

1988/89:T613 av Sigge Godin m.fl. (fp,m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utvecklingen i Härnösands kommun,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en lokalisering av isbrytarflottan till Härnösand.

1988/89:T614 av Ingrid Hasselström Nyvall (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av reguljär turisttrafik mellan Öland och Gotland samt mellan Västervik och Gotland.

1988/89:T615 av Gunhild Bolander och Marianne Jönsson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färjetrafik mellan Grankullavik-Visby och mellan Västervik-Visby.

1988/89:T616 av Carl Frick (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett system för platsreservationer enligt motionens intentioner skall utredas och tas i bruk,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att det skall tas fram ett speciellt transportstöd enligt intentionerna i motionen.

1988/89:T617 av Ewy Möller (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att lagen om fritidsbåtsregister avskaffas.

1988/89:T618 av Sonja Rembo (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet och inriktningen av en svensk sjöfartspolitik,

3. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av finansieringsvillkoren vid investeringar i fartyg,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den tekniska standarden i inköpt utländskt andrahandstonnage,

5. att riksdagen beslutar upphäva lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om teknisk utveckling och säkerhet,

7. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av befälsutbildningen i enlighet med vad i motionen anförts,

8. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder ifråga om forskning och utveckling inom det marina området i enlighet med vad i motionen anförts,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sjöfartens infrastruktur,

10. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om lotsbestämmelserna i enlighet med vad i motionen anförts,

11. att riksdagen hos regeringen begär ett skyndsamt förslag beträffande utformningen av ett svenskt internationellt register,

13. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts om internationellt samarbete.

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till svenskt internationellt skeppsregister,
2. att riksdagen beslutar att upphäva flagglagen,
3. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om farledsverksamheten,
4. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om lotsverksamheten.

1988/89:T620 av Gunhild Bolander (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om uppfyllandet av innehållet i de principiella utgångspunkterna i avtalet om Gotlandstrafiken,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett särskilt trafikoråd eller delegation underställd regeringen,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om taxesättningens anpassning till SJ:s prissättning såvitt avser Gotlandstrafiken.

1988/89:T621 av Berith Eriksson och Viola Claesson (båda vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om upprustning av sjölederna till hamnarna i Uppsala, Enköping och Håbo.

1988/89:T709 av Anna Wohlin-Andersson (c) vari yrkas att riksdagen uttalar att avräkningen mot fyravgifterna till HKF:s verksamhet inte får överstiga 9 %.

1988/89:T710 av Alf Wennerfors och Gösta Bohman (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bevarandet av Svenska Högarna.

1988/89:T715 av Margó Ingvardsson och Jan Strömdahl (båda vpk) vari yrkas att riksdagen beslutar anslå erforderliga medel för upprustning av fyren Svenska Högarna i enlighet med vad anförts i motion 1988/89:Kr349 (vpk).

Utskottet

1 Inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet m.m.

Sjöfartsverket har inom transportsektorn till uppgift att svara för väsentliga delar av sjöfartens infrastruktur i form av sjövägar och säkerheten i dessa samt för att sjöfart kan bedrivas i svenska farvatten under säkra och effektiva former. Därtill svarar sjöfartsverket för säkerheten ombord på svenska fartyg oberoende av farvatten. Verksamheten inriktas huvudsakligen på handelssjöfartens intressen, men även fritidsbåttrafikens och fiskets intressen skall beaktas.

Den 1 juli 1987 ombildades sjöfartsverket till affärsverk. Statsmakernas styrning av verksamheten sker genom att ekonomiska mål och servicemål fastställs på grundval av rullande treårsplaner. Verket tillämpar fr.o.m. år 1988 kalenderårsredovisning. Kostnader som inte skall ingå i handelssjöfartens betalningsansvar finansieras genom anslag över statsbudgeten.

1. godkänner vad föredragande departementschefen förordat om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1989–1991,
2. godkänner de resultat-, pris- och servicemål för verksamheten som förordats för perioden 1989–1991,
3. godkänner vad som anförts om sjöfartverkets investeringar och soliditetsmål under perioden 1989–1991 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån.

Av propositionen framgår att sjöfartsverket i sin treårsplan angivit mål för samtliga verksamhetsgrenar och den planerade inriktningen av verksamheten under perioden 1989–1991. Sålunda anges t.ex. som mål för verksamheten med *farleder och umärkning* en säker vägledning av sjöfarten i Sverige omgivande farvatten samt att säkerställa framkomlighet vid svåra passager och underlätta intagning av fartyg vid nedsatt sikt och vintersjöfartsförhållanden. Verksamheten skall under treårsperioden inriktas på en fortsatt rationalisering av fyrdriften och anpassningar av farledsutmärkningen med hänsyn till ändrad trafikstruktur och säkerhetsproblem. Som mål för *lotsningen* anges bl.a. att alla hamnar av någon betydelse för handelssjöfarten skall kunna påräkna lotsningsservice. För *isbrytningen* anges som mål att sjöfart skall kunna bedrivas året runt på alla väsentliga hamnar. Målet för *sjöräddningen* är att efterforskning och räddning av människor i sjönöd och sjuktransporter från fartyg skall kunna utföras under alla väderleksförhållanden och inom de vattenområden som räddningstjänstlagen och internationella överenskommelser anger. Föredragande departementschefen säger sig godta den av verket föreslagna allmänna inriktningen och omfattningen av verksamheten under treårsperioden samt föreslagna servicemål.

Som övergripande ekonomiskt mål anger sjöfartsverket liksom tidigare full kostnadstäckning för den del av verksamheten som omfattas av handelssjöfartens betalningsansvar. *Det ekonomiska resultatet* bör tillgodose statsmakternas krav på avkastning på verkets fasta statskapital enligt fastställd avkastningsränta. Beträffande *prissättningen* anges som mål bl.a. att höjningar av de allmänna sjöfartsavgifterna skall hållas inom inflationsramen. Vidare föreslår verket *investeringar* till ett belopp av 317 milj.kr. under treårsperioden, vilket innebär en kraftig ökning av investeringsmedlen, med en från 85 % till 75 % minskad soliditet som följd. Departementschefen finner ej skäl revidera de mål för ekonomiskt resultat och prissättning som verket ställt upp för treårsperioden 1989–1991. Han är däremot inte beredd att nu tillstyrka verkets förslag om en sänkning av nuvarande soliditetsmål. Tills vidare bör därför verkets investeringsplan utgå från nuvarande soliditetsmål på 85 %. Detta innebär att verkets investeringsplan för år 1989 kan fullföljas.

I motion T209 (fp) framhålls att några ytterligare nedskärningar i *sjöfartsverkets bemanning av Stockholms yttre skärgård* inte bör ske. Övervakningen bör i stället förbättras av sysselsättnings- och säkerhetspolitiska skäl men också med hänsyn till fritidsbåtarnas säkerhet.

Motionerna T710 (m) och T715 (vpk) gäller *fyrverksamheten*. I båda motionerna framhålls att fyren Svenska Högarna har ett stort kulturhistoriskt

värde. Den byggdes och togs i bruk år 1874. Konstruktör var överfyringenjören Gustaf von Heidenstam. far till Verner von Heidenstam. Fyren avbemannades år 1968 men finns alltjämt kvar, ehuru den saknar betydelse för yrkessjöfarten. Enligt motionärerna vill sjöfartsverket, som äger fyren, inte bekosta en upprustning med ca 400 000 kr. utan planerar att låta riva den. I m-motionen framhålls att detta inte får ske och i vpk-motionen yrkas att riksdagen beslutar anslå erforderliga medel för upprustningen.

Utskottet vill med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden erinra om de krav som ställs på sjöfartsverket att fortlöpande vidta åtgärder i rationaliserande och effektiviserande syfte för att kunna erbjuda sjöfartens olika intressenter en god service och samtidigt hålla tillbaka avgiftshöjningarna så långt som möjligt. I de fall sådana rationaliseringsåtgärder medför personalinskränkningar gäller förordningen (1982:136) om handläggning av vissa personalfrågor i statlig verksamhet utmed rikets kuster. Den handläggningsordning som förordningen föreskriver, och som bl.a. innebär att regeringen i sista hand kan pröva planerade personalminskningar inom ifrågasvarande verksamhet, innebär enligt utskottets mening att dessa får en allsidig bedömning. Det kan tilläggas att sjöfartsverket – enligt vad utskottet erfarit – nu inte har några planer på personalinskränkningar i Stockholms skärgård.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet för sin del ej skäl till något sådant riksdagens uttalande som begärs i motion T209 (fp). Yrkandet härom avstyrks följaktligen. Förslaget i propositionen – att riksdagen godkänner vad som förordas om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet – tillstyrks i den del som nu är i fråga.

Vad utskottet anför om de krav som ställs på sjöfartsverket gäller också fyrdriften. Självfallet måste denna anpassas till förändringar i sjöfartens struktur och servicebehov. En byggnad, vilken – såsom fyren på Svenska Högarna – tillhör staten kan emellertid enligt förordningen (1988:1229) om statliga byggnadsminnen m.m. förklaras som statligt byggnadsminne, om den är synnerligen märklig genom sitt kulturhistoriska värde eller ingår i ett kulturhistoriskt synnerligen märkligt bebyggelseområde. Frågan om en byggnad skall förklaras för statligt byggnadsminne prövas av regeringen efter framställning från riksantikvarieämbetet. När en byggnad förklaras för statligt byggnadsminne anger regeringen genom skyddsföreskrifter på vilket sätt byggnaden skall vårdas och underhållas samt i vilka avseenden den inte får ändras.

Frågan om bevarande av fyren på Svenska Högarna bereds – enligt vad utskottet erfarit – för närvarande av riksantikvarieämbetet. I ett yttrande till ämbetet framhåller sjöfartsverket att det i dag förvaltar 32 byggnadsminnesmärken, huvudsakligen fyrar. Några av dessa gör inte längre tjänst som säkerhetsanstalter för sjöfarten, men verket vårdar och underhåller dem med medel från den sjöfart de ej längre betjänar. Vidare framhåller verket att fyren på Svenska Högarna inte är unik. S.k. Heidenstamfyrar i drift finns enligt verket på Härads-skär, Kapelludden, Faludden, Utklippan och Sandhammaren. De fyra sistnämnda är byggnadsminnesmärken. Utöver de nu nämnda finns dessutom Heidenstamfyrar bevarade på bl.a. Måseskär, Pater

Noster och Rödkullen. Renoveringskostnaden för fyren på Svenska Högarna uppskattas av verket till ca 550 000 kr. och den årliga drifts- och underhållskostnaden till ca 70 000 kr.

I sitt av riksdagen godkända betänkande KrU 1987/88:21 om kulturmiljövård, vari bl.a. bereddtes lagen (1988:950) om kulturminnen m.m., framhöll kulturutskottet att det är nödvändigt att man inom hela den statliga organisationen – inkl. de statliga affärsverken – lever upp till de krav som ställs på insatser för skydd av kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Detta uttalande samt bestämmelserna i den nämnda förordningen är enligt utskottets mening ägnade att säkerställa att frågan om bevarandet av fyren på Svenska Högarna får en allsidig bedömning. Det förtjänar också nämnas att kulturutskottet bereder två motioner, vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att fyren bör förklaras för statligt byggnadsminne. Trafikutskottet har för sin del ingen del ingen erinran mot att rationaliseringen av fyrdriften fortsätter – inom den ram som kan komma att bestämmas av regeringen med stöd av förordningen om statliga byggnadsminnen. Utskottet tillstyrker sålunda att riksdagen godkänner vad som förordas i propositionen om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet, såvitt gäller fyrdriften, och avstyrker motion T710 (m).

Vidare avstyrker utskottet motion T715 (vpk) om ett anslag för upprustning av fyren Svenska Högarna.

Utskottet tillstyrker att riksdagen godkänner vad som förordas i propositionen om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1989–1991 i ovan ej berörda delar. Vidare tillstyrks regeringens förslag i fråga om verkets *resultat-, pris- och servicemål, investeringar och soliditetsmål*.

2 Anslaget Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster

Från anslaget betalas kostnader inom sjöfartsverkets ansvarsområde som inte skall ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till en medelsanvisning på 132 770 000 kr. för nästa budgetår.

3 Anslaget Fritidsbåtsregister m.m.

Regeringen föreslår att 19 milj. kr. anvisas under anslaget för nästa budgetår. Det framhålls att den principiella utgångspunkten vid fastställande av registeravgiften – 30 kr. för år 1988 – var att avgiftsintäkterna de närmaste åren skulle täcka hela driftskostnaden för registret inkl. en periodiserad del av uppläggningskostnaden. Vidare förutsattes att det färdiga registret skulle komma att omfatta 400 000 båtar. Per den 31 juli 1988 hade emellertid registerbevis skickats ut för endast ca 154 000 båtar. Eftersom registeruppbbyggnaden går betydligt långsammare än förutsett, täcker för närvarande inkomsterna inte uppläggningskostnaderna. Departementschefen godtar sjöfartsverkets förslag om en oförändrad registeravgift för år 1989. Han framhåller vidare att det är angeläget att verket med berörda myndigheter diskuterar vilka åtgärder som bör vidtas för att påskynda registreringen av de fritidsbåtar som återstår.

I motionerna T234 (fp), T248 (m), T603 (m), T604 (fp), T608 (m), T610 (m) och T617 (m) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag till medelsanvisning. I flertalet av dessa motioner begärs också ett upphävande av lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister eller att riksdagen beslutar slopa registreringen av fritidsbåtar.

I motion T608 (m) framhålls att det nu – ett år efter registrets införande – står klart att detta blivit ett stort misslyckande såväl ekonomiskt som administrativt. Orsakerna torde stå att söka *dels* i det förhållandet att registreringen uppfattas som onödig, byråkratisk och dessutom som en inkörsport till en framtida båtskatt, *dels* i att polisen sagt sig inte ämna prioritera jakt på registerskolkare. Även om samtliga 350 000 båtar hade registrerats – fortsätter motionären – hade influtna medel inte räckt till att finansiera administrationen. Mycket tyder på att budgetmedel även kommande år måste ställas till förfogande, om inte årsavgiften avsevärt höjs. Eftersom kostnaderna för såväl skattebetalarna som båtägarna enligt motionärens uppfattning inte står i rimlig proportion till den nytta som en registrering kan medföra, bör riksdagen besluta slopa registreringen. Liknande synpunkter framförs i de övriga motionerna.

Lagen om fritidsbåtsregister (prop. 1986/87:121) bereddes av kulturutskottet. I sitt av riksdagen godkända betänkande KrU 1986/87:22 (rskr. 347) sammanfattade utskottet de skäl för regeringens förslag som redovisades i propositionen i följande punkter.

1. Ett register är framför allt till nytta för de myndigheter – bl.a. kustbevakningen och sjöpolisen – som är verksamma i kontrollen av ordningen och säkerheten till sjöss.

2. Det statistiska material som kan tas fram med hjälp av registren kan tjäna som underlag i frågor som rör trafik med fritidsbåtar. Statistiken kan vidare användas i planeringen av hamnbyggnationer och annan samhällelig båtservice.

3. Ett fritidsbåtsregister kan underlätta tillämpningen av bestämmelserna om betalningsansvar i lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn.

4. Ett register kan få betydelse om i framtiden av säkerhets- och naturvårdsskäl behovet aktualiseras av speciella bestämmelser avseende hastighet m.m. för vissa båt- och motortyper eller för vissa regioner.

5. Ett fritidsbåtsregister är en förutsättning för införandet av obligatorisk ansvarsförsäkring.

6. Genom ett register kan båtägare nås med enkäter av betydelse för att underlätta och effektivisera planering och insatser för båtlivet.

7. Båtägare kan genom ett fritidsbåtsregister nås med information om bl.a. aktuell lagstiftning, sjösäkerhetsfrågor och naturvård.

8. Ett register ger samhället bättre möjligheter att kontrollera och styra hanteringen av uttjänta båtar, något som är av särskild betydelse sedan plasten fått ett genombrott som skrovmaterial.

9. Ett register kan få stor betydelse för kontroll av att skatter och tullar erläggs för importerade fritidsbåtar.

10. Ett fritidsbåtsregister kan möjliggöra en mera verksam inkomst- och förmögenhetsskattekontroll och göra kronofogdemyndighetens indrivningsverksamhet effektivare.

Kulturutskottet fann dessa skäl sammantaget ha en sådan tyngd att de, i förening med vad lagutskottet i ett yttrande hade anfört om behovet av en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar, motiverade att riksdagen antog regeringens lagförslag.

Trafikutskottet gör för sin del ingen annan bedömning av betydelsen av ifrågavarande lagstiftning. Yrkandena om ett upphävande av lagen om fritidsbåtsregister avstyrks därför. Vidare avstyrks yrkandena om att riksdagen skall besluta om avskaffande av anslaget för registret. Utskottet har inte heller någon erinran mot anslagsberäkningen och tillstyrker därför den av regeringen föreslagna medelsanvisningen. I likhet med departementschefen vill utskottet betona det angelägna i att sjöfartsverket med berörda myndigheter diskuterar vilka åtgärder som bör vidtas för att påskynda registreringen av de fritidsbåtar som återstår.

4 Anslaget Transportstöd för Gotland m.m.

Från anslaget ges statsbidrag till trafiken till sjöss till och från Gotland. Transportstödet omfattar såväl person- som godsbefordran i färjetrafiken på Gotland och är inbyggt i den taxa som tillämpas. Vidare ges från anslaget ett bidrag till vissa transportföretag för att täcka de merkostnader som inte kompenseras av det s.k. Gotlandstillägget.

I propositionen föreslås en *medelsanvisning* på 37 milj.kr. för nästa budgetår. Utskottet tillstyrker detta förslag.

Omfattningen av färjetrafiken till Gotland behandlades i proposition 1985/86:105 (TU 26, rskr. 347). Riksdagens beslut innebar att den statsunderstödda trafiken skulle fortsätta på en nordlig och en sydlig linje. Sedan den 1 januari 1988 drivs färjetrafiken på Gotland av N & T Gotlandslinjen AB med stöd av en av regeringen meddelad koncession. De ekonomiska mellanhavandena mellan staten och Nordström & Thulin AB regleras i ett avtal mellan parterna. Av avtalet – i offentliggjorda delar – framgår att koncessionstrafiken förutsätts avse trafik mellan Nynäshamn och Visby och omvänt (norra linjen) samt mellan Oskarshamn/Västervik och Visby och omvänt (södra linjen). Antalet enkelturer i koncessionstrafiken förutses på norra linjen uppgå till ca 900 per år och på södra linjen till ca 800 per år. Rederiet har rätt att driva koncessionstrafik utöver den turlista som staten fastställer. Inkomster från sådana turer tillfaller rederiet utöver sådant beräknat bortfall av intäkter i av staten fastställda turer som kan beräknas ha uppstått på grund tilläggstrafiken. Rederiet drev sådan tilläggstrafik under sommaren 1988 med katamaranen Vindile mellan Nynäshamn och Visby samt mellan Västervik och Visby. Vindile visade sig emellertid mindre lämplig för trafiken och kommer inte att användas i fortsättningen. Linjen Västervik–Visby kommer inte heller att trafikeras under innevarande år.

I motion T606 (m.c) framhålls att regeringen bör vidta åtgärder så att de reguljära färjeförbindelserna mellan Västervik och Visby under sommartid återupptas.

I motionerna T614 (fp) och T615 (c) betonas vikten från bl.a. turismsynpunkt av reguljär färjetrafik mellan Öland och Gotland samt mellan Västervik och Gotland.

I motion T620 (c) yrkas att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts om uppfyllandet av innehållet i de principiella utgångspunkterna i avtalet om färjetrafiken på Gotland. Motionären framhåller bl.a. att avtalet mellan staten och Nordström & Thulin AB innebär ett löfte om kompletterande trafik under högsäsong och att regeringen nu har möjlighet att leva upp till förväntningarna på en sommartrafik med färja mellan Västervik och Visby samt mellan Öland och Gotland.

Utskottet vill med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden framhålla att det ovan nämnda riksdagsbeslutet innebär att staten tar ett ekonomiskt ansvar för ett visst basutbud i färjetrafiken på Gotland, bestående av trafik mellan Nynäshamn och Visby samt mellan Oskarshamn och/eller Västervik och Visby. Enligt vad utskottet erfarit har det tonnage som används i trafiken mellan Oskarshamn och Visby tillräcklig kapacitet för att transportera samtliga resande på den linjen samt på linjerna mellan Västervik och Visby och mellan Öland och Gotland. Vidare finner inte rederiet en trafik mellan Västervik och Visby eller mellan Öland och Gotland företagsekonomiskt motiverad. Härtill kommer att en sådan trafik försvagar underlaget för trafiken på linjen Oskarshamn–Visby och därmed möjligheterna att nå lönsamhet i den trafiken. Med försvagad lönsamhet ökar behovet av statsbidrag. Utskottet erinrar om det trafikpolitiska målet att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad (prop. 1987/88:50, TU 13, rskr. 159). Basutbudet i färjetrafiken och flygförbindelserna med Gotland synes väl ägnade att motsvara de krav som denna målsättning innebär. Med det sagda avstyrks samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga.

I motion T620 (c) framhålls att *taxesättningen i färjetrafiken till Gotland* bör anpassas till SJ:s prissättning.

Riktlinjer för fastställande av taxor i färjetrafiken till Gotland behandlades i den nämnda propositionen 1985/86:106 om färjetrafiken till Gotland. I propositionen föreslogs att den dåvarande bindningen av persontaxan i färjetrafiken till SJ-taxan skulle slopas och persontrafikavgifterna i stället fastställas med hänsyn främst till trafikens kostnadsutveckling, anspråken på kapacitet och komfort, trafikens marknadsmässiga villkor samt det av riksdagen anvisade anslaget. Statens bidrag till Gotlandstrafiken bör – betonades det i propositionen – även i framtiden i första hand komma gotlänningarna till godo. Övriga trafikanter bör betala efter principen att den som ställer anspråk på kapacitet skall betala för den, eftersom bidragsnivån i hög grad påverkas av den trafik som tonnaget måste dimensioneras för. Sammanfattningsvis förordades i propositionen en kraftfull prisdifferentiering.

I sitt av riksdagen godkända betänkande med anledning av propositionen (TU 1985/86:26, rskr. 347) sade sig utskottet kunna instämma i vad som anfördes i propositionen om riktlinjer för fastställande av taxor i Gotlands-rafiken. Vidare framhölls i betänkandet att även utskottet fann det angeläget att statens bidrag till trafiken i första hand kommer gotlänningarna

till godo. Utskottet sade sig därför utgå från att taxesättningen för dem skulle få en sådan utformning att kostnaden för en färjeresor mellan Gotland och fastlandet eller vice versa ej i väsentlig mån skulle avvika från den genomsnittliga kostnaden för en resa av motsvarande längd på fastlandet. Med hänsyn till turismens betydelse för Gotland sade sig utskottet också förutsätta att prisdifferentieringen skulle förenas med andra åtgärder i syfte att vidmakthålla och stärka turismens roll.

Utskottet finner för sin del ej skäl att ompröva ifrågakvarande riksdagsbeslut och avstyrker därför motionsyrkandet. Det bör tilläggas att nuvarande taxesättning i färjetrafiken har fått en utformning som synes svara mot det av utskottet i det nämnda betänkandet uttalade önskemålet.

I motion T616 (mp) begärs ett *särskilt transportstöd för Gotland*. Stödet skulle innebära att en resa till eller från ön aldrig skulle kosta en enskild eller en familj mer än bensinkostnaden för att köra bil med oblyad bensin på en vägsträcka motsvarande avståndet mellan Nynäshamn och Visby.

Motionärens önskemål tillgodoses enligt utskottets mening i rimlig utsträckning genom nuvarande taxesättning i färjetrafiken på Gotland. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandet.

I motion T616 (mp) framhålls också att ett system för *platsreservationer i färjetrafiken på Gotland* – vilket närmare beskrivs i motionen – bör införas.

Utskottet utgår från att rederiet ser till att platsreservationer görs på ett ändamålsenligt sätt. Något riksdagens uttalande i frågan synes inte böra komma i fråga, varför yrkandet härom avstyrks.

I motion T620 (c) begärs inrättandet av ett *trafikeråd för Gotland*. Till stöd för sitt önskemål åberopar motionären att Gotlandstrafiken och ändringar i denna har största tänkbara regionalpolitiska dignitet.

Enligt vad utskottet erfarit finns till transportrådet knutet en samrådsgrupp för vissa planeringsfrågor – t.ex. tidtabeller – som gäller färjetrafiken till Gotland. I gruppen ingår b.l.a. företrädare för länsstyrelsen på Gotland, Gotlands kommun samt turistnäringslivet i övrigt. Något ytterligare samrådsorgan synes inte erforderligt, varför utskottet avstyrker motionsyrkandet.

5 Anslaget Handelsflottans pensionsanstalt

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att riksdagen till *Handelsflottans pensionsanstalt* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

6 Anslaget Handelsflottans kultur- och fritidsråd m.m.

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) planlägger, samordnar och genomför kultur- och fritidsverksamheter för sjöfolk.

I propositionen föreslås att kostnaderna för rådets verksamhet skall avräknas mot fyravgifterna och att över statsbudgeten skall anvisas ett belopp om 1 000 kr. Avräkningen bör dock inte utgöra mer än 9 % av fyravgifterna. Eftersom fyravgifterna är beroende av trafikens omfattning kan – framhåller departementschefen – avräkningen på högst 9 % komma att

bli otillräcklig för finansiering av HKF:s budgeterade verksamhet. Han förordar därför att regeringen, om så krävs, får göra avsteg från denna procentavräkning för finansieringen av verksamheten under budgetåret 1989/90.

I motion T709 (c) säger motionären att det för närvarande är svårt att finna ett annat sätt att finansiera HKF:s verksamhet än det av regeringen föreslagna. Det är dock inte rimligt – betonar motionären – att mer än 9 % av fyravgifterna skall gå till denna verksamhet. Om så sker innebär det att den miljövänliga och energisnåla sjöfarten otillbörligt missgynnas i jämförelse med andra transportgrenar.

Utskottet utgår från att en högre avräkning från fyravgifterna än med 9 % kan komma i fråga endast om regeringen bedömer det som synnerligen angeläget. Vidare förutsätter utskottet att alla möjligheter tillvaratas att rationalisera HKF:s verksamhet, så att avräkningen underskrider ett belopp som svarar mot 9 % av fyravgifterna. Med det sagda tillstyrker utskottet att riksdagen godkänner de i propositionen föreslagna riktlinjerna för *finansiering av HKF:s verksamhet*. Vidare tillstyrker utskottet förslaget till *medelsanvisning*. Genom vad utskottet anfört torde syftet med motionen få anses i huvudsak tillgodosett. Utskottet avstyrker därför ett bifall till densamma.

7 Anslaget Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Från anslaget kompenseras Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationsstyrelse enligt statsmakternas beslut om att slopa de särskilda passageavgifterna för Vänertrafiken (prop. 1978/79:24, TU 6, rskr. 61). Riksdagen har därefter beslutat (prop. 1985/86:100 bil. 8, TU 14, rskr. 228) att kostnaderna skall betalas av staten.

Regeringen föreslår en medelsanvisning på 60,5 milj.kr. för nästa budgetår. Härav avser 55,2 milj.kr. ersättning till kanalverket och 5,3 milj.kr. ersättning till seglationsstyrelsen. Eftersom kanalverket tillämpar kalenderårsredovisning kommer regeringens beslut om driftstat före kalenderårets början att omfatta del av kalenderår för vilken riksdagen vid tidpunkten för beslut om driftstat inte anvisat något anslag. Departementschefen förordar därför, i likhet med tidigare år, att riksdagen godkänner att ersättningen från anslaget även i fortsättningen får beslutas för kalenderår.

Utskottet tillstyrker att riksdagen godkänner det som anförts i propositionen om *beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk* och den föreslagna *medelsanvisningen*.

I motion T239 (m) framhålls att ett *transportstöd för Vänersjöfarten* bör införas.

I motion T245 (fp) framhålls betydelsen av godstrafiken på Göta älv och Trollhätte kanal som ett miljövänligt transportalternativ. Vidare betonar motionärerna att trafiken medverkar till en fortsatt industrialisering runt hela Vänerområdet.

Fr.o.m. år 1986 har transportstödet utvidgats genom att ett särskilt bidrag lämnas för transporter av vissa varor till hamnar vid Norrlandskusten samt

vid Vänern och Mälaren ("hamntransportstödet"). Vidare överväger regionalpolitiska kommittén (I 1987:02) enligt vad utskottet erfarit bl.a. utformningen av ett regionalpolitiskt stöd för Vänerområdet. Kommittén beräknas avge sitt slutbetänkande i maj innevarande år. I avvaktan på resultatet av kommitténs arbete synes motionsyrkandena inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd, varför desamma avstyrks.

1988/89:TU12

8 Anslaget Bro över Falsterbokanalen

I propositionen framhålls att Falsterbokanalen tillkom under åren 1940–1941 som ett led i de åtgärder som vidtogs för att trygga säkerheten för handelssjöfarten under kriget. Kanalen förvaltas av sjöfartsverket. I sjöfartsverkets förvaltningsansvar ingår även en öppningsbar bro över kanalen på väg 100. Öppethållande av kanalen är för närvarande främst motiverat av fritidsbåttrafikens behov. Driften av kanalen är inte lönsam. Bron över kanalen är i mycket dåligt skick. Vägverket, som svarar för teknisk inspektion m.m. av bron, och sjöfartsverket har i en gemensam skrivelse till regeringen förordat att en ny bro byggs och framhållit att en nybyggnad blir mer ekonomisk än en ombyggnad. Kostnaden för en ny bro beräknas till 60 milj.kr. Departementschefen delar verkens bedömning och föreslår att vägverket övertar huvudmannaskapet i samband med att den befintliga bron ersätts med en ny. Han säger sig vidare ha erfarit att medel för en ombyggnad delvis kan anslås inom ramen för det s.k. bärighetsprogrammet. Han har även beräknat 1 milj.kr. under vägverkets anslag för försvarsuppgifter för detta ändamål. För resterande del föreslår departementschefen att ett reservationsanslag på 26,4 milj.kr. anvisas till vägverket för byggande av en ny bro.

I motion T258 (vpk) yrkas avslag på den föreslagna *medelsanvisningen*. Motionärerna framhåller att trafikförsörjningen av de tre golfbanorna och den glesa villa- och fritidsbebyggelsen väster om kanalen inte motiverar en så stor vägsatsning. De akuta bristerna på kanalbron får åtgärdas med sedvanliga reparationsinsatser, och med enkelriktning på bron kommer påfrestningarna på den att minska.

Utskottet finner för sin del ej skäl att ifrågasätta vägverkets, sjöfartsverkets och departementschefens bedömning att en nybyggnad utgör den mest ekonomiska lösningen för att komma till rätta med problemet med bron över Falsterbokanalen. Då inte heller anslagsberäkningen givit utskottet anledning till erinran tillstyrks regeringens förslag och avstyrks motionsyrkandet.

9 Anslaget Stöd till svenska rederier

Våren 1982 fattade riksdagen beslut om vissa sjöfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:217, TU 37, rskr. 437). Beslutet innebar bl.a. ett tidsbegränsat stöd till svenska rederier. Stödet grundas i normalfallet på den sjömansskatt som inbetalts åren 1982–1985. I nu förevarande proposition föreslås en medelsanvisning på 25 milj.kr. för nästa budgetår.

I motion T234 (fp) yrkas avslag på förslaget till medelsanvisning och i motion T248 (m) yrkas att riksdagen beslutar om avskaffande av anslaget. I

båda motionerna hänvisas till att riksdagen under år 1988 fattade beslut om stödåtgärder för sjöfarten och till att regeringen för genomförandet av dessa åtgärder begär en medelsanvisning på 550 milj.kr. för nästa budgetår. Det gamla stödet bör därför nu tas bort.

Med anledning av dessa motionsyrkanden vill utskottet erinra om att det nämnda riksdagsbeslutet år 1982 innebär att år 1985 är det sista kvalifikationsåret för ifrågakvarande stöd och att detta inte kan utgå längre än till år 1992. Utskottet finner för sin del ej skäl att nu ompröva beslutet. Med hänvisning härtill, och då departementschefens anslagsberäkning inte givit utskottet anledning till erinran, tillstyrks regeringens förslag och avstyrks motionsyrkandena.

10 Anslaget Bidrag till svenska rederier samt den allmänna inriktningen av Sveriges internationella sjöfartspolitik

Våren 1988 fattade riksdagen beslut om vissa sjöfartspolitiska åtgärder (prop. 1987/88:129, TU 27, rskr. 337). Beslutet innebar att ett särskilt stöd lämnas till svenska rederier för att sänka den del av redarnas bemanningskostnader som avser sociala avgifter. Bidraget har införts fr.o.m. den 1 januari 1989 med 38 000 kr. per helårsanställd sjöman sysselsatt på svenskt handelsfartyg i fjärrfart. Kalenderåret 1988 utgör första kvalifikationsår. För detta bidrag föreslås i propositionen en medelsanvisning på 300 milj.kr. för nästa budgetår. I december 1988 beslutade riksdagen att utöver nämnda bidrag införa ett särskilt statsbidrag till svenska rederier som motsvarar den sjömansskatt som inbetalas för sjöman sysselsatta på svenska handelsfartyg i fjärrfart (prop. 1988/89:56, TU6, rskr. 85). Kostnaderna för nästa budgetår beräknas i propositionen till 250 milj.kr. Förslaget till medelsanvisning omfattar därmed totalt 550 milj.kr.

Utskottet tillstyrker detta förslag.

I motion T225 (m) framhålls att formen med ett kontantstöd inte är rätt väg att gå för att stödja den svenska sjöfarten. Det är angeläget att denna – fortsätter motionärerna – på samma sätt som annan svensk industri har klara och entydiga regler för den verksamhet den bedriver och att dessa regler inte ändras för varje nytt budgetår. Yrkandet är att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till *avskaffande av nuvarande driftsubvention till svensk sjöfart*. Samma motionärer begär vidare i ett yrkande, som bereds av skatteutskottet, att riksdagen hos regeringen begär förslag till reduktion av de sociala avgifterna och till slopad sjömansskatt för sjöman vid tjänstgöring på svenska fartyg i fjärrfart.

I samband med att utskottet under fjolåret beredde regeringens förslag till stöd för svensk sjöfart enligt de båda nämnda propositionerna behandlade utskottet också motionsyrkanden om att kontantstödet – i avvaktan på införandet av ett svenskt internationellt fartygsregister – borde ersättas av sänkta socialavgifter och slopad sjömansskatt. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och avstyrkte motionsyrkandena. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag. Utskottet finner ej skäl ompröva riksdagens beslut och avstyrker motionsyrkandet.

I motion T216 (c) yrkas att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad i motionen anförts om *sjöfartens betydelse för totalförsvaret*. Motionärerna framhåller att den svenska handelsflottan har minskat med drygt 80 % mellan åren 1975 och 1986. Inte minst av beredskapsskäl – betonar motionärerna – måste Sverige utveckla en positiv sjöfartspolitik.

Även i motion T618 (m) berörs handelssjöfartens betydelse från försvarssynpunkt. Vidare framhåller motionären att de stödåtgärder, varom riksdagen beslutade under år 1988, har medfört att situationen för närsjöfartsflottan har förbättrats. Åtgärderna är emellertid enligt motionären inte ägnade att ge sjöfartsnäringen de internationellt konkurrenskraftiga villkor och fasta spelregler som behövs för att få till stånd en expansion av större transocean tonnage under svensk flagg. Det är därför hög tid för en genomtänkt svensk sjöfartspolitik.

Utskottet vill med anledning av dessa motionsyrkanden erinra om riksdagens uttalanden åren 1987 och 1988 om behovet av åtgärder för att bibehålla en svensk handelsflotta av rimlig omfattning (TU 1987/88:8, rskr. 107, resp. prop. 1987/88:127, TU 27, rskr. 337). Till grund för dessa uttalanden låg bl.a. överväganden om nödvändigheten av att trygga Sveriges transportförsörjning i krissituationer. De stödåtgärder som riksdagen beslutade om under fjolåret – och som resulterat i det av utskottet ovan tillstyrkta regeringsförslaget till en medelsanvisning på 550 milj.kr. för nästa budgetår – är enligt utskottets mening väl ägnade att tillgodose den av riksdagen fastställda målsättningen för sjöfartspolitiken. Utskottet ser därför inget skäl till att riksdagen nu gör något ytterligare uttalande av den art som begärs i motionerna och avstyrker yrkandena härom.

I motion T227 (vpk) framhålls behovet av ett program och en *långsiktig strategi för svensk sjöfart*. Ett sådant sjöfartspolitiskt program skall enligt motionärerna i sin tur utgöra en del av ett heltäckande industriellt utvecklingsprogram, som tar till utgångspunkt att Sverige måste kunna fortsätta att hävda sin nationella suveränitet och människors rätt till meningsfulla arbeten.

Enligt utskottets mening skall de stödåtgärder för svensk sjöfart som riksdagen beslutade om under år 1988 ses mot bakgrund av bl.a. sådana överväganden som kommer till uttryck i motionen. Något sådant riksdagens uttalande som motionärerna begär torde därför inte behöva komma i fråga. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Frågan om införande av *ett svenskt internationellt fartygsregister* behandlas i flera motioner. Vad förespråkarna av ett sådant register syftar till är att stärka den svenska handelsflottans internationella konkurrenskraft genom att inom ramen för s.k. lokala avtal göra det möjligt att sänka bemanningskostnaderna. Lokala avtal innebär att utländska besättningar kan anställas på fartyg på grundval av kollektivavtal som tecknas med de fackliga organisationerna i sjöfolkets hemländer.

Önskemål om införandet av ett svenskt internationellt fartygsregister framförs i motionerna T225 (m), T234 (fp), T612 (c), T618 (m) och T619 (m).

I motion T227 (vpk) begärs ett riksdagsuttalande mot införande av ett svenskt internationellt fartygsregister. 1988/89:TU12

I m-, fp- och c-motionerna framhålls bl.a. att åtta europeiska länder, däribland Norge och Danmark, upprättat internationella register och att Sverige bör följa dessa länders exempel. Vidare framhålls att så gott som hela det svenskägda beståndet av stora bulk- och tankfartyg nu finns under andra flaggor och att detta är oacceptabelt från beredskapssynpunkt. Ett svenskt internationellt register är också – betonar motionärerna – en förutsättning för att svenskflaggat tonnage skall kunna vara med i konkurrensen i den transoceana bulk- och tanksjöfarten. Denna svarar för 80 % av världssjöfarten, sett till godsvolymer och transportprestationer. Ett svenskflaggat engagemang inom denna sektor skulle enligt motionärerna kunna tillföra Sverige ett betydligt ökat sjöfartsnetto.

Utskottet vill med anledning av detta och övriga motionsyrkanden, vari begärs införande av ett svenskt internationellt fartygsregister, erinra om att den frågan behandlades i proposition 1987/88:129 om vissa sjöfartspolitiska åtgärder och i utskottets betänkande TU 1987/88:27. Föredragande departementschefen konstaterade att sjöarbetsmarknadens parter hade diskuterat saken men inte kunnat nå någon enighet. Han framhöll vidare att ett svenskt internationellt register skulle kunna sänka redarnas kostnader till en internationellt konkurrenskraftig nivå och att en sådan kostnadsnivå torde vara avgörande för förutsättningarna att kunna bedriva en lönsam tank- och bulksjöfart med stort tonnage i vidsträckt oceanfart. Departementschefen var likväl inte beredd att förorda en internationell registerlösning för svenskt vidkommande. Han slog samtidigt fast att inom tank- och bulksjöfarten är den internationella kostnadsnivån i fråga om bemanning så låg att det skulle kräva närmast orimliga stödåtgärder för att driva denna sjöfart med svensk bemanning. Utskottet och riksdagen godtog dessa bedömningar.

Vidare vill utskottet erinra om att det så sent som i december 1988 ånyo behandlade frågan om ett svenskt internationellt fartygsregister i det av riksdagen godkända betänkandet 1988/89:TU6. Utskottet vidhåller sin där uttalade uppfattning att ett svenskt internationellt fartygsregister skulle kunna innebära att man på svenska fartyg underlåter att tillämpa svenska lagregler på väsentliga områden – inte minst det arbetsrättsliga – i en utsträckning som synes oförenlig med svensk rättsuppfattning. Med det sagda avstyrks samtliga de m-, fp- och c-motionsyrkanden som nu är i fråga.

Av vad utskottet sålunda anför framgår att riksdagen redan uttalat att den motsätter sig införandet av ett svenskt internationellt fartygsregister. Något ytterligare sådant uttalande torde därför inte vara erforderligt, varför yrkandet härom – i motion T227 (vpk) – avstyrks.

I motion T227 (vpk) framhålls också att transportrådet i en rapport nyligen föreslagit införandet av ett svenskt internationellt fartygsregister. Motionärerna vill att regeringen ger i *uppdrag åt transportrådet* att redovisa varför man inte följt riksdagens beslut i frågan.

Enligt vad utskottet erfarit behandlas i ifrågavarande rapport möjligheterna att förbättra den svenska sjötransportkapaciteten i internationella kris-situationer och i krig. I en första preliminär version av rapporten, som inte

hade underställt rådets styrelse, återfinns det förslag som motionärerna erinrar om. Det finns inte med i den slutliga versionen av rapporten. Med hänvisning härtill finner utskottet det för sin del överflödigt att transportrådet får det begärda uppdraget. Yrkandet härom avstyrks följaktligen.

I motion T618 (m) framhålls att Sverige i internationella sammanhang bör arbeta för en *sundare utveckling av sjöfartens internationella konkurrensvillkor*. Ett ohämmat utnyttjande av lågkostnadsbemanning, subventioner till varv, infrastruktur och sjöfart jämte olika former av protektionism präglar enligt motionären näringen.

Utskottet kan i och för sig instämma i vad motionären anfört om det angelägna i en sundare utveckling av sjöfartens internationella villkor. Utskottet förutsätter också att Sverige på det internationella planet verkar härför. Det bör emellertid erinras om att utskottet i det föregående har hemställt att riksdagen för nästa budgetår till Bidrag till svenska rederier anvisar 550 milj.kr., och att detta bidrag enligt utskottets mening utgör en alternativ, teknisk lösning för att åstadkomma den sänkning av sociala avgifter och den befrielse från sjömansskatt som motionären själv önskar få till stånd. Vidare begär motionären själv införandet av ett svenskt internationellt fartygsregister i syfte att göra det möjligt för svensk sjöfartsnäring att kunna konkurrera på internationella villkor genom minskade bemanningskostnader. Med det sagda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

Lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg – den s.k. *flagglagen* – föreskriver att svenskt registreringspliktigt skepp eller andel däri inte får överlätas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Lagen gällde ursprungligen till utgången av juni 1978. Giltighetstiden har emellertid förlängts vid flera tillfällen, senast i december 1986 (prop. 1986/87:29, TU 4, rskr. 48).

I motionerna T234 (fp), T612 (c), T618 (m) och T619 (m) uttalas önskemål om upphävande av lagen. I c-motionen framhålls att rederierna inte vill flagga hem sina fartyg så länge vi har en lag som förhindrar dem att flagga ut igen, när förhållandena så kräver. Därför motverkar flagglagen de sjöfartspolitiska åtgärder som riksdagen beslutade om under fjolåret och som nu börjar verka inom rederinäringen.

Flagglagen upphör att gälla med utgången av innevarande år, om inte riksdagen antar ett förslag om att dess giltighetstid skall förlängas. Den frågan bereds – enligt vad utskottet erfarit – för närvarande inom regeringskansliet. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att redovisa sitt ställningstagande för riksdagen i god tid före den 1 januari 1990. I avvaktan på att så sker synes någon riksdagens åtgärd inte erforderlig, varför motionsyrkandena avstyrks.

11.1 Frågor med övervägande internationell anknytning

Samhällsägt rederi

Enligt motion T227 (vpk) bör regeringen förelägga riksdagen förslag om att bilda ett samhällsägt rederibolag.

Utskottet har vid ett flertal tillfällen – senast i det av riksdagen godkända betänkandet TU 1987/88:27 – behandlat och avstyrkt motionsyrkanden med samma innebörd som det som nu är i fråga. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker motionsyrkandet.

Vissa miljöskyddsaspekter

I motion T209 (fp) begärs – under åberopande av naturvårdshänsyn – ett *förbud mot höghastighetsbåtar i linjetrafik* i Stockholms skärgård.

Frågor om hastighetsbegränsningar för fartygstrafiken i skärgården avgörs av länsstyrelsen i samråd med bl.a. sjöfartsverket under beaktande av naturvårdsintressen m.m. Det lätta tonnage som används i den katamarantrafik – som motionären torde åsyfta – innebär för övrigt enligt sjöfartsverkets bedömning mindre olägenheter från miljöskyddssynpunkt än de stora Finlandsbåtarna. Utskottet kan för sin del inte finna något riksdagens uttalande i frågan påkallat och avstyrker därför motionsyrkandet.

I motion T222 (fp) framhålls att naturvårdsverket bör få i uppdrag att lägga fram förslag till *skärpta miljökrav för sjöfarten*.

Enligt vad utskottet erfarit har regeringen uppdragit åt sjöfartsverket att i samråd med naturvårdsverket kartlägga sjöfartens miljöeffekter och utarbeta förslag till åtgärder för att minska sjöfartens miljöföroreningar. Uppdraget skall redovisas senast den 15 maj 1990. Någon riksdagens åtgärd synes med hänvisning till det anförda inte erforderlig, varför motionsyrkandet avstyrks.

I motion T238 (fp) begärs ett *förbud mot supertankers i Östersjön*.

Den sålunda aktualiserade frågan behandlades i proposition 1980/81:119 om miljösäkrare sjötransporter (bil. 2). Föredragande departementschefen framhöll att det saknas tillräckligt underlag att från svensk sida vidta ensidiga restriktioner mot stora tankfartyg i Östersjön. En sådan åtgärd skulle också – framhöll han vidare – endast få marginell betydelse, eftersom andra Östersjöstater har betydligt större råoljeimport än Sverige. Det hänvisades också till de krav som numera ställs på konstruktionen hos stora tankfartyg och som bl.a. medför att lasten delas upp i flera avskilda lastutrymmen. Härigenom motverkas risk för stort lastläckage vid en eventuell olycka. Vidare erinrades om det internationella samarbetet inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och inom ramen för Östersjösamarbetet – som bedrivs med stöd av en konvention mellan samtliga Östersjöstater – om skydd av Östersjöns marina miljö. Samarbetet syftar till – framhöll departementschefen – att genom olika åtgärder, såsom lotsning i såväl öppen sjö som farleder, farleds- och fartygsförbättringar, positionsrapportering och trafikövervakning, ytterligare höja säkerheten och minska olycksrisken. Dessa

bedömningar lämnades utan erinran av utskottet och riksdagen (TU 1980/81:31, rskr. 422). Det bör tilläggas att – enligt vad utskottet erfarit – oljetransporter med s.k. supertankers numera inte förekommer till svenska hamnar vid Östersjön. Utskottet finner ej skäl ompröva riksdagens ställningstagande och avstyrker motionsyrkandet.

I motion T602 (fp) begärs en översyn av bestämmelserna om *fartygstransporter av oljeprodukter*. Vidare begärs "åtgärder i syfte att säkerställa att 14-statsöverenskommelsens del om en hamnstadskontroll efterföljs". Slutligen begärs också åtgärder i syfte att säkerställa att beställare/mottagare inom landet av råolja i så hög grad som möjligt gör sig underkunniga om tankfartygens lämplighet för sådana laster. Till stöd för yrkandena åberopas en incident med ett iranskt tankfartyg, som i november 1988 var på väg in till kajen vid Scanraff i Brofjorden med en last av 220 000 ton råolja. Tankern hade, innan den nådde det svenska målet, lossat en del av lasten i Rotterdam, där de holländska myndigheterna fann en mängd allvarliga fel. Felen rapporterades dock inte till sjöfartsverket, trots att en sådan rapporterings-skyldighet föreligger enligt den nämnda överenskommelsen.

Utskottet vill med anledning av dessa yrkanden till en början framhålla att sjöfartsverket och sjöfartsmyndigheterna i 13 andra västeuropeiska länder är parter i en överenskommelse av år 1982 om hamnstatskontroll. Samarbetet syftar till att säkerställa att fartyg av alla nationaliteter som besöker någon av de 14 staternas hamnar uppfyller vissa internationellt överenskomna krav på säkerhet och på goda arbetsförhållandena för de ombordvarande. Ett fartyg kan underkastas inspektioner av olika slag, och om dessa ger vid handen att fartyget har brister av betydelse för säkerheten, den marina miljön eller de ombordanställdas hälsa, får det hållas kvar i hamn till dess bristerna avhjälpits. Om detta inte är möjligt, kan nyttjandeförbud utfärdas. Samarbetet gör det också möjligt för de berörda myndigheterna att – på grundval av en rapport från någon av dem – företa en inspektion av ett fartyg som t.ex. misstänks ha gjort sig skyldigt till ett oljeutsläpp. Utskottet förutsätter att sjöfartsverket inom ramen för sitt samarbete med de övriga västeuropeiska sjöfartsmyndigheterna verkar för att tillgodose intentionerna med ifrågasatt överenskommelse i största möjliga utsträckning. Någon riksdagens åtgärd med anledning av motionen torde därför inte erfordras. Följaktligen avstyrker utskottet motionen.

Farledsutmärkning och lotsning

I motion T619 (m) erinras om att staten genom sjöfartsverket svarar för utprickning och farleder utmed kusterna. Motionärerna vill ha en *utredning om farledsverksamheten* för att det skall undersökas om inte tillsyn av farledsutprickning m.m. kan skötas av den industri eller hamnförvaltning som har nytta av leden.

Enligt vad utskottet erfarit förekommer det på flera håll utmed våra kuster att kommuner eller industriföretag svarar för farledsutprickning och tillsyn av denna i sådana fall där sambandet mellan trafiken och en viss hamn är otvetydigt. Någon riksdagens åtgärd synes sålunda inte erforderlig, varför motionsyrkandet avstyrks.

I motionerna T618 (m) och T619 (m) begärs en *utredning om lotsningsbestämmelserna* i syfte att begränsa kravet på lotsning då det gäller fartyg med väl befatet befäl.

Riksdagen beslutade år 1981 (prop. 1980/81:119 bil.2, TU 31, rskr. 422) att inom ramen för ett handlingsprogram för miljösäkrare sjötransporter införa ett s.k. behovsanpassat lotstväng. Sjöfartsverket skulle därvid svara för utformningen. Riksdagens beslut innebär att frågan om lotstväng skall prövas med utgångspunkt i farledsförhållandena, fartygets utrustning och bemanning samt lastens miljöfarlighet. Ett principiellt lotstväng föreligger i sådana farleder som sjöfartsverket bedömer vara svårnavigabla eller riskabla från miljösynpunkt. Undantag från lotstväng i sådana farleder får emellertid medges bl.a. med hänsyn till fartygets storlek, konstruktion, utrustning och beskaffenhet samt till befälhavarens kännedom om farleden och språkkunskaper i den nödvändiga kommunikationen med lotsplats eller trafikinformationscentral.

De riktlinjer som riksdagen lagt fast för det behovsanpassade lotstväng bör enligt utskottets mening ge tillräckligt utrymme för såväl en smidig tillämpning som för undantag från tvånget, när detta är motiverat från miljö- och sjösäkerhetssynpunkt. Utskottet, som förutsätter att sjöfartsverket tillämpar lotsningsbestämmelserna i enlighet med de av riksdagen angivna intentionerna, kan sålunda inte finna den begärda översynen erforderlig. Motionsyrkandena avstyrks därför.

Forskning och utveckling

Enligt motion T218 (fp) bör en forskningscentral upprättas i Göteborg för forskning om miljöaspekter på sjöfarten, tonnagetyper och fraktformer samt om sjöfartens ställning i ett framtida expansivt samhälle med rivna gränser mellan nationerna.

I motion T227 (vpk) framhålls att forskning och utveckling med ensidig inriktning på sjöfartsteknologi är otillräcklig. Forskningen bör enligt motionärerna utgå från en helhetssyn på transportekonomi, där olika transportsystem bedöms ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, från energi- och miljösynpunkt samt med hänsyn till regionala behov och total samhällsnytta.

I motion T618 (m) framhålls att det är angeläget att tillgodose fraktkundernas ökande krav på snabba transporter av hög kvalitet till låga kostnader. Det är därför enligt motionären ett oavvisligt krav att Sverige har en egen forskning och utveckling på sjöfartsområdet. Insatserna bör inte enbart gälla fartygskonstruktion utan också lasthantering ombord och i land, logistik och marknadskännedom.

Enligt vad utskottet erfarit pågår inom transportforskningsberedningen (TFB) ett arbete inom vilket såväl den svenska exportindustrins som sjöfartens och hamnarnas framtida roll och konkurrensmöjligheter uppmärksammas. Särskild tonvikt läggs därvid på hur den internationella handelsutvecklingen och liberaliseringen på transportområdet kan påverka och ändra konkurrensförutsättningarna för olika transportmedel. För att bedöma sjöfartens liksom andra transportmedels framtida roll och möjligheter kommer studier att ske med särskild hänsyn till de logistik- och materialadministrativa kvalitetskrav som exportindustrin ställer för att få

kostnadseffektiva transporttjänster med en för avsättningsmarknaderna anpassad utformning, innefattande bl.a. hög tidsprecision. I ett annat påbörjat projekt studeras möjligheterna för svenska hamnar att i framtiden utveckla nya tjänster genom att i större utsträckning än för närvarande ombesörja lagerhållning av export- och importgods. Inom ramen för denna problematik planeras också forskningsverksamhet för att effektivisera godshantering både i hamnledet och ombord på fartyg. TFB har vidare påbörjat ett projekt i syfte att utveckla ett tekniskt och ekonomiskt faktaunderlag för ett modernt svenskt närsjöfartsfartyg. För att tillgodose nya strängare miljökrav studeras även alternativ med dubbelskrov för oljetransporter i Vänern. Studien beräknas vara avslutad instundande höst och förväntas ge svenska rederier inom närsjöfarten ett underlag för planering och kalkylering av egna fartyg som kan konkurrera med utländskt tonnage i motsvarande fraktrationer. TFB har också utarbetat särskilda program för forskning rörande transport- och samhällsekonomi samt energi- och trafikmiljöfrågor, allt i syfte att allsidigt kunna analysera de olika transportslagens effektivitet, energiförbrukning och miljöegenskaper med utgångspunkt i ett samhällsekonomiskt synsätt. Slutligen vill utskottet också erinra om det ovan nämnda uppdraget för sjöfartsverket att i samråd med naturvårdsverket utarbeta förslag till åtgärder för att minska sjöfartens miljöföroreningar.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet för sin del de krav på forsknings- och utvecklingsinsatser inom sjöfartsområdet som framställs i de tre motionerna väl tillgodosedda. Utskottet finner det därför inte erforderligt att riksdagen vidtar någon åtgärd med anledning av något av de tre motionsyrkandena. Samtliga dessa avstyrks följaktligen.

Sjöbefälsutbildning

I motion T618 (m) begärs en översyn av sjöbefälsutbildningen. Enligt motionären är det mot bakgrund av den förändring som skett i den svenska handelsflottans sammansättning på senare år nödvändigt att sjöbefälsutbildningen breddas så att ämnen vid sidan av de traditionellt sjöbefälsinriktade i ökad utsträckning tillförs läroplanen. Särskilt angeläget är det – betonar motionären – att de blivande sjöbefälen bibringas ekonomiska och juridiska insikter.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande erinra om att den högre sjöbefälsutbildningen numera är förlagd till högskolan i Kalmar och Chalmers tekniska högskola i Göteborg. Utbildningen ges enligt vad utskottet erfarit på en sjökaptenslinje, en styrmanslinje och en radiokommunikationslinje. Samtliga linjer omfattar inslag av arbetsrätt, sjö rätt samt samhälls- och företagsekonomi. Därtill erbjuds cleverna valfria kurser som gör det möjligt för dem att ytterligare förkovra sig i bl.a. ämnen av det nämnda slaget. Utbildningens innehåll styrs kvalitativt i mycket hög grad av internationella överenskommelser.

Med hänvisning till det anförda kan utskottet, som förutsätter att berörda högskolestyrelser fortlöpande beaktar behovet av en ändamålsenlig sjöbefälsutbildning, för sin del inte finna annat än att syftet med motionsyrkandet måste anses tillgodosett. Det avstyrks följaktligen.

I motion T618 (m) behandlas också bemanningsfrågor. Motionären framhåller att man i olika sjöfartsländer minskar fartygsbesättningarna i syfte att reducera rederiernas driftskostnader. Det svenska regelverket på området måste – betonar motionären – tillämpas och anpassas så att det möjliggör försöksverksamhet och en dynamisk utveckling. Såväl arbetstagare som arbetsgivare bör medverka i sjöfartsmyndighetens arbete med dessa frågor.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande erinra om att riksdagen i september 1987 antog en fartygssäkerhetslag (prop. 1987/88:3, TU 6, rskr. 42). Enligt bestämmelser i 5 kap. i lagen (1988:49) har sjöfartsverket att i samråd med organisationer som företräder redare och de ombordanställda att inom de krav som sjösäkerheten ställer fastställa minimibemanning för varje enskilt fartyg. Då ifrågasättande lagbestämmelser synes tillgodose syftet med motionsyrkandet torde detta inte påkalla någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

Fartygs konstruktion och utrustning

I motion T618 (m) framhålls vidare att anskaffandet av utlandsägda fartyg av god standard bör underlättas. Sjöfartsverkets regler om fartygs konstruktion och utrustning bör därför anpassas till internationellt godtagna regler.

Enligt vad utskottet erfarit företar sjöfartsverket fortlöpande en sådan anpassning som motionären kräver. Internationellt samarbete har enligt verkets bedömning medfört en nära nog enhetlig europeisk fartygsstandard. Utskottet finner ej skäl ifrågasätta denna bedömning och avstyrker därför motionsyrkandet.

Fartygsfinansiering

I motion T618 (m) framhålls även att internationellt jämförbara villkor för finansiering av såväl nybyggt som andrahandstonnage måste utredas och övervägas.

Som utskottet anfört i det föregående beslutade riksdagen under fjolåret om ett ekonomiskt stöd för den svenska handelssjöfarten. Utskottet vidhåller sin i det sammanhanget redovisade uppfattning att sjöfartspolitiska åtgärder i främsta hand bör inriktas på att sänka bemanningskostnaderna. Tillräckliga skäl att föreslå åtgärder i syfte att sänka rederiernas kapitalkostnader synes inte heller nu föreligga, varför utskottet avstyrker motionsyrkandet.

11.2 Sjöfartspolitiska frågor med övervägande nationell anknytning

Kustbevakning och sjöräddning

I motion T227 (vpk) framhålls att resurserna för sjöräddning och kustbevakning måste samordnas bättre än vad som sker i dag. En effektivare organisation skulle kunna uppnås – säger motionärerna – genom en organisation liknande den amerikanska Coast Guard, dock utan motsvarande militära uppbyggnad. En sådan måste få omfattande befogenheter till fartygsinspektion och kontroll av sjösäkerheten samt för kontroll av det

fiffelflaggade tonnage som gör våra kuster och farvatten osäkra. Staten skall stå för kostnaderna, betonar motionärerna.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande erinra om att sjöfartsinspektionen inom sjöfartsverket har till uppgift att se till att kraven på fartygs säkerhet och skydd mot vattenföroreningar uppfylls med beaktande av internationell standard. Tillsynen gäller fartyg av alla nationaliteter som anlöper svenska hamnar. Frågor av det slag som motionärerna aktualiserar behandlas av kommittén (Fi 1987:08) med uppdrag att utarbeta förslag till ny organisation m.m. för kustbevakningen. Kommitténs slutbetänkande väntas föreligga under våren 1989. Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av nämnda betänkande synes någon riksdagens åtgärd ej påkallad med anledning av motionsyrkandet, varför detta avstyrks.

Statsisbrytarnas lokalisering

I motion T611 (c) begärs att regeringen tillsätter en parlamentarisk kommitté för att utreda statsisbrytarnas framtida lokalisering. Motionärerna vill att minst hälften av statsisbrytarna skall lokaliseras till norrländska hamnar.

I motion T613 (fp,m) framhålls att staten har ett ansvar för att lämplig verksamhet lokaliseras till Härnösand och att en lokalisering av isbrytarflottan dit skulle utgöra ett utmärkt komplement till den militära verksamhet som redan är etablerad i kommunen.

Utskottet erinrar om att sjöfartsverket är ett affärsdrivande verk, om att kostnaderna för isbrytarkapaciteten omfattas av handelssjöfartens betalningsansvar och om att riksdagen år 1987 antog vissa riktlinjer för riksdagens och regeringens styrning av affärsverken och deras bolag (prop. 1986/87:99 om ledningen av den statliga förvaltningen, KU 29, rskr. 226). Dessa riktlinjer innebär att styrningen bör ske på grundval av rullande treårsplaner och att riksdagen och regeringen koncentrerar sin styrning till att fastställa servicemål, ekonomiska mål, t.ex. räntabilitets- och soliditetsmål, och andra mål samt beslutar om riktlinjer för verksamheten. Som utskottet framhållit inledningsvis om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet är servicemålet för isbrytningen att sjöfart skall kunna bedrivas året runt på alla väsentliga hamnar. Enligt utskottets mening bör verket självt bedöma huruvida en annan lokalisering av statsisbrytarna än den nuvarande skulle kunna främja tillgodoseendet av de krav som statsmakternas målstyrning innebär. Med det sagda avstyrks motionerna.

Kustsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar m.m.

I motion T210 (c) framhålls att kustsjöfarten är ett miljövänligt och säkert transportmedel. Det ligger därför i hela nationens intresse – säger motionärerna – att transporter kan lyftas över från framför allt vägarna till kustsjöfarten, eftersom detta är miljöriktigt och samhällsekonomiskt lönsamt. Trafikpolitiken bör utformas så att en överföring till mer transport med kustsjöfart blir naturligen självklar.

Även i motion T621 (vpk) betonas det angelägna i åtgärder som bidrar till att föra över gods som transporteras på landsväg till kustsjöfart och även till

insjö- och kanaltrafik. Motionärerna vill få till stånd en utredning om upprustning av sjölederna till hamnarna i Uppsala, Enköping och Håbo. Dessa tre kommuner berörs enligt motionärerna kraftigt av den expansion som pågår i regionen. Deras hamnar har emellerid ingen anslutning till Mälmarleden. Om de på nytt kunde nås av de mindre fartyg som kan bli aktuella skulle det innebära en satsning av stor betydelse för framtiden.

I motion T256 (fp) framhålls vikten av att ett förslag till en ny hamn i Kalmarviken i Håbo kommun får en seriös prövning.

Frågan om trafikens kostnadsansvar, dvs. hur skatter och avgifter inom trafiksektorn bör utformas, gavs en central ställning i den trafikpolitiska proposition som riksdagen behandlade våren 1988. Den av riksdagen fastslagna grundprincipen (prop. 1987/88:50 bil. 1, TU 13, rskr. 159) är att de avgifter som tas ut av trafiken som ersättning för utnyttjandet av den av samhället tillhandahållna infrastrukturen skall utformas så att de täcker de totala samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till. För att stimulera en utveckling i miljövänlig riktning bör alla trafikslag belastas med kostnaderna för den miljöpåverkan de förorsakar. Skatter och avgifter som inte är trafikpolitiskt motiverade skall utformas likformigt för olika transportalternativ.

Det finns inte – betonades i beslutet – någon anledning från statens sida att ingripa i företagets val av transportlösningar. Kundernas krav måste få styras av de fördelar som olika transportalternativ kan erbjuda. Vid den bedömningen är det inte enbart undervägskostnaden som är avgörande. Varans värde, få omlastningar, kundens krav på leveransstorlek, punktlighet, tidsfaktorn och risk för godsskador är exempel på faktorer som styr det slutliga valet. Näringslivets förändrade krav på transportsystem har styrt efterfrågan mot relativt snabba och samtidigt mer frekventa transporter. För närsjöfarten ligger den huvudsakliga konkurrensfördelen i att kunna transportera relativt stora godsmängder vid ett och samma tillfälle.

Vad nu sagts om de förändrade konkurrensförutsättningarna för sjöfarten gäller enligt utskottets mening även sjöfarten på inre vattenvägar. Utskottet erinrar vidare om att det i det trafikpolitiska beslutet slogs fast att staten även fortsättningsvis skall ansvara för att sjöfarten har tillgång till ett farledssystem med god framkomlighet och hög säkerhet som medger trafik året runt på samtliga väsentliga hamnar (prop. 1987/88:50, bil. 1, TU 17, rskr. 246). Standard och servicenivå i fråga om farledshållningen måste – betonas det i beslutet – anpassas till trafikens omfattning för att hålla kostnaderna på en rimlig nivå.

Vad slutligen gäller den i motion T256 (fp) berörda frågan om en ny hamn i Kalmarviken vill utskottet erinra om det i fjolårets trafikpolitiska beslut även slogs fast att staten inte bör styra hamninvesteringarna. Ärendet synes helt vara en kommunal angelägenhet.

Med hänvisning till det anförda avstyrks de c-, vpk- och fp-yrkanden som nu är i fråga.

I motion T607 (c) yrkas att riksdagen beslutar hos regeringen begära förslag om upprustning av *Dalslands kanal*.

Frågan synes kunna prövas inom ramen för det regelsystem som gäller för bidrag till beredskapsarbete. Någon riksdagens åtgärd är utskottet för sin del inte berett att förorda, varför motionen avstyrks.

I motion T618 (m) yrkas att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om sjöfartens infrastruktur. Motionären framhåller bl.a.följande.

- Principerna för farledsverksamheten och avgiftsfinansieringen bidrar till att permanenta en otidsenlig hamnstruktur och en avsevärd överkapacitet, där konkurrensen hamnarna emellan i många fall upprätthålls genom icke obetydliga tillskott av kommunalskattemedel i syfte att av närings- och regionalpolitiska skäl vidmakthålla hamnverksamheten.
- Belastningen på sjöfarten av kostnader för såväl investeringar som drift av för trafiken nödvändiga anläggningar motsvaras inte av ett liknande kostnadsansvar för de trafikslag som konkurrerar om samma gods, huvudsakligen järnvägen, men också lastbilstrafiken.
- Statsmakterna har bortsett från det förhållandet att svenska hamnar måste konkurrera med hamnar på kontinenten, vilka i sin tur åtnjuter subventioner och inte belastas med avgifter liknande de svenska.
- Det bör vara en strävan för statsmakterna att åstadkomma sådana regler att de naturliga förutsättningarna för de olika trafikmedlen kommer till sin rätt och ej neutraliseras genom en ogynnsam avgiftsbeläggning.

I sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1987/88:17 behandlade utskottet ett motionsyrkande med samma innebörd som det nu aktuella. Utskottet framhöll där – som nämnts – att staten inte bör styra hamninvesteringarna och att hamnägarna har ett gemensamt ansvar att undvika överkapacitet inom hamnväsendet. Vidare fann utskottet det förenat med stora svårigheter att utforma något praktiskt tillämplbart avgiftssystem för handelssjöfarten som på ett bättre sätt än det gällande uppfyller de allmänna principerna för trafikens kostnadsansvar. Det gällande avgiftssystemet borde därför bibehållas av hänsyn till det trafikpolitiska målet att bygga upp transportsystemet så att det bidrar till regional balans. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker därför motionsyrkandet.

12 Övriga frågor

Behörighetskrav för förare av fritidsbåtar

I motion T601 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om införande av förarbevis och fastställande av en nedre åldersgräns för framförande av motorbåtar som har stor motorstyrka.

Enligt kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar får fritidsbåt, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, föras endast av den som har skepparexamen. Enligt vad utskottet erfarit avläggs ca 4 500 skepparexamina varje år. Omkring 80 % av dessa avser fritidsbåtsägare. För förande av fritidsbåtar, som är mindre än dem som omfattas av den nämnda kungörelsen, finns inga direkta kompetenskrav utfärdade. Sjöfartsverket har emellertid sedan år 1961 administrerat en verksamhet som syftar till att stimulera fritidsbåtsförare att frivilligt lära sig navigation och sjövägsregler. Bevis om förvärvade kunskaper och färdigheter utfärdas i form av ett förarintyg. I

januari 1987 hade omkring 260 000 sådana intyg utfärdats. Sjöfartsverket har tillsammans med Svenska båtunionen, Svenska seglarförbundet och Svenska kryssarklubben bildat en ideell förening med namnet "Nämnden för båtlivsutbildning". Nämnden överväger för närvarande vissa förslag till kunskapskrav för rorsmän på snabba båtar. Utskottet förutsätter att nämnden och sjöfartsverket – så snart sådana krav fastställts – redovisar ett ställningstagande till frågan om att göra kunskapskraven obligatoriska för berörda båtförare. I avvaktan härpå avstyrker utskottet motionen.

Flyttning av fartyg och vrak

I motion T605 (s) framhålls att man i Eskilstuna kommun sedan år 1981 haft problem med ett sjunket fartyg som ligger på grunt vatten i närheten av gästhamnen. Enligt motionärerna har kommunen inte lagliga möjligheter att flytta fartyget. En ändring av lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn bör därför komma till stånd.

I motion T609 (c,s) framhålls att M/S Benguela sedan mars år 1983 står på grund norr om farleden in till Klintehamn på Gotlands västkust. Lasten och kvarvarande drivmedel har avlägsnats från fartyget, som numera betraktas som vrak. Någon fara för fiske eller vattenmiljö anses inte föreligga. Vraket är inte heller till skada för sjöfarten. Det finns därmed enligt motionärerna inga lagliga möjligheter att tvinga fram en flyttning av vraket. Motionärerna vill att regeringen förelägger riksdagen ett förslag till strandningslag – baserat på förslag i betänkandet Farliga vrak (SOU 1975:81) – för att avhjälpa den bristen.

Av proposition 1985/86:122 om flyttning av fartyg i allmän hamn framgår att det finns bestämmelser som ger möjlighet att skaffa undan eller på liknande sätt ta hand om lämnade fartyg i flera olika författningar. Kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak torde inte vara tillämplig på något av de i de båda motionerna relaterade fallen. Som föredragande departementschefen framhåller kan däremot kommunerna – i fall som det här synes vara fråga om – ingripa med stöd av bl.a. naturvårdslagen (1964:822) eller renhållningslagen (1979:596) eller, om ägaren inte är känd och fartyget kan anses övergivet, lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd. I den mån ersättning för flyttningen inte går att ta ut av ägare eller ur fartyg får kostnaden – understryks det i propositionen – tas ut av kommunen.

Någon riksdagens åtgärd med anledning av de båda motionerna synes – med hänvisning till det anförda – inte påkallad. Dessa avstyrks följaktligen.

13 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *sjöfartsverkets bemanning av Stockholms yttre skärgård*

att riksdagen med avslag på motion 1988/89:T209 yrkande 4 godkänner den inriktning av sjöfartsverkets verksamhet i denna del under perioden 1989–1991 som förordas i propositionen,

2. beträffande *fyrverksamheten*

att riksdagen *dels* med avslag på motion 1988/89:T710 godkänner den inriktning av sjöfartsverkets verksamhet i denna del under perioden 1989–1991 som förordas i propositionen, *dels* avslår motion 1988/89:T715,

3. beträffande *inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet i övrigt* att riksdagen godkänner den inriktning av sjöfartsverkets verksamhet under perioden 1989–1991 som förordas i propositionen och som ej omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

4. beträffande *resultatmål m.m.*

att riksdagen godkänner de resultat-, pris- och servicemål för sjöfartsverkets verksamhet för perioden 1989–1991 som förordas i propositionen,

5. beträffande *investeringar m.m.*

att riksdagen godkänner vad som anförs i propositionen om sjöfartsverkets investeringar och soliditetsmål under perioden 1989–1991 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån,

6. beträffande *medelsanvisning för vissa tjänster*

att riksdagen till *Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 132 770 000 kr.,

7. beträffande *fritidsbåtsregister*

att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1988/89:T234 yrkande 18, 1988/89:T248 yrkande 1, 1988/89:T603 yrkande 2, 1988/89:T604 yrkande 2, 1988/89:T608 yrkande 2 och 1988/89:T610 yrkande 2 till *Fritidsbåtsregister* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 19 000 000 kr.,

b) avslår motionerna 1988/89:T234 yrkande 17, 1988/89:T603 yrkande 1, 1988/89:T604 yrkande 1, 1988/89:T608 yrkande 1, 1988/89:T610 yrkande 1 och 1988/89:T617.

8. beträffande *medelsanvisning för transportstöd till Gotland*

att riksdagen till *Transportstöd för Gotland* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 37 000 000 kr.,

9. beträffande *omfattningen av färjetrafiken till Gotland*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T606, 1988/89:T614, 1988/89:T615 och 1988/89:T620 yrkande 1,

10. beträffande *taxesättningen i färjetrafiken på Gotland*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T620 yrkande 3,

11. beträffande *särskilt transportstöd för Gotland*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T616 yrkande 2,

12. beträffande *platsreservationer i färjetrafiken på Gotland*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T616 yrkande 1,

13. beträffande *trafikiråd för Gotland*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T620 yrkande 2,

14. beträffande *medelsanvisning för handelsflottans pensionsanstalt*

att riksdagen till *Handelsflottans pensionsanstalt* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,

15. beträffande *finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1988/89:T709 godkänner de riktlinjer härom som föreslås i propositionen,

16. beträffande *medelsanvisning till Handelsflottans kultur- och fritidsråd*

att riksdagen till *Handelsflottans kultur- och fritidsråd* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,

17. beträffande *beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk*
att riksdagen godkänner vad som härom anförs i propositionen,

18. beträffande *medelsanvisning för ersättning till viss kanaltrafik*
att riksdagen till *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 60 500 000 kr.,

19. beträffande *transportstöd för Vänersjöfarten*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T239 yrkande 2 och 1988/89:T245 yrkande 1,

20. beträffande *medelsanvisning för brobyggnad över Falsterbokanalerna*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1988/89:T258 yrkande 5 till *Bro över Falsterbokanalerna* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 26 400 000 kr.,

21. beträffande *medelsanvisning för stöd till svenska rederier*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1988/89:T234 yrkande 13 och 1988/89:T248 yrkande 2 till *Stöd till svenska rederier* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 25 000 000 kr.,

22. beträffande *medelsanvisning för bidrag till svenska rederier*
att riksdagen till *Bidrag till svenska rederier* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 550 000 000 kr.,

23. beträffande *avskaffande av nuvarande driftsubvention till svensk sjöfart*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T225 yrkande 27,

24. beträffande *sjöfartens betydelse för totalförsvaret m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T216 yrkande 3 och 1988/89:T618 yrkande 1,

25. beträffande *långsiktig strategi för svensk sjöfart*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T227 yrkande 1,

26. beträffande *ett svenskt internationellt fartygsregister*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T225 yrkande 26, 1988/89:T227 yrkande 2, 1988/89:T234 yrkande 14, 1988/89:T612 yrkande 1, 1988/89:T618 yrkande 11 och 1988/89:T619 yrkande 1,

27. beträffande *uppdrag åt transportrådet*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T227 yrkande 3,

28. beträffande *sundare utveckling av sjöfartens internationella konkurrensvillkor*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T618 yrkande 13,

29. beträffande *flagglagen*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T234 yrkande 15, 1988/89:T612 yrkande 2, 1988/89:T618 yrkande 5 och 1988/89:T619 yrkande 2,

30. beträffande *samhällsägt rederi*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T227 yrkande 5,
31. beträffande *förbud mot höghastighetsbåtar i linjetrafik*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T209 yrkande 5,
32. beträffande *skärpta miljökrav för sjöfarten*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T222 yrkande 3,
33. beträffande *förbud mot supertankers i Östersjön*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T238 yrkande 6,
34. beträffande *fartygstransporter av oljeprodukter*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T602,
35. beträffande *utredning om farledsverksamheten*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T619 yrkande 3,
36. beträffande *utredning om lotsningsbestämmelserna*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T618 yrkande 10 och 1988/
89:T619 yrkande 4,
37. beträffande *forskning och utveckling*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T218 yrkande 5, 1988/
89:T227 yrkande 6 och 1988/89:T618 yrkande 8,
38. beträffande *sjöbefälsutbildning*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T618 yrkande 7,
39. beträffande *fartygsbemanning*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T618 yrkande 6,
40. beträffande *fartygs konstruktion och utrustning*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T618 yrkande 4,
41. beträffande *fartygsfinansiering*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T618 yrkande 3,
42. beträffande *kustbevakning och sjöräddning*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T227 yrkande 7,
43. beträffande *statsisbrytarnas lokalisering*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T611 och 1988/89:T613,
44. beträffande *kustsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T210 yrkande 5, 1988/
89:T256 yrkande 2 och 1988/89:T621,
45. beträffande *Dalslands kanal*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T607,
46. beträffande *sjöfartens infrastruktur*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T618 yrkande 9,
47. beträffande *behörighetskrav för förare av fritidsbåtar*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T601,
48. beträffande *flytning av fartyg och vrak*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T605 och 1988/89:T609.

Stockholm den 7 mars 1989

På trafikuskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Tom Heyman (m), Anders Castberger (fp), Rune Thorén (c) och Karin Starrin (c). 1988/89:TU12

Reservationer

1. Fyrverksamheten (mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Vad utskottet" och på s. 10 slutar med "Svenska Högarna" bort ha följande lydelse:

Sjöfartsverkets rationaliseringsåtgärder får emellertid enligt utskottets mening inte innebära att oersättliga kulturvärden – såsom fyren på Svenska Högarna – tillspilloges. Regeringen bör därför låta beräkna kostnaden för att renovera fyren och för att underhålla den samt därefter återkomma till riksdagen med förslag till medelsanvisning.

Vad utskottet nu anfört – och som torde tillgodose syftet med motionerna T710 (m) och T715 (vpk) – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande fyrverksamheten

att riksdagen med anledning av det som anförs i propositionen om inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet i denna del under perioden 1989–1991 samt motionerna 1988/89:T710 och 1988/89:T715 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

2. Fritidsbåtsregister (mom. 7)

Rolf Clarkson (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Tom Heyman (m) och Anders Castberger (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Lagen om" och på s. 12 slutar med "som återstår" bort ha följande lydelse:

Utskottet kan för sin del helt ansluta sig till de överväganden som talar för att avskaffa anslaget till Fritidsbåtsregister och upphäva lagstiftningen härom. Det kan enligt utskottets mening inte vara rimligt att polisen, som har betydligt angelägnare uppgifter att sköta, avsätter resurser för att få försumliga båtägare att betala 30 kronor till statskassan. Och de försumliga är ju – föga överraskande – ganska många.

Utskottet avstyrker följaktligen regeringens förslag till medelsanvisning och tillstyrker motionerna T234 (fp) yrkande 18, T248 (m) yrkande 1, T603 (m) yrkande 2, T604 (fp) yrkande 2, T608 (m) yrkande 2 och T610 (m) yrkande 2.

Vidare vill utskottet framhålla att regeringen snarast bör förelägga riksdagen förslag om upphävande av den lagstiftning som reglerar registrering av fritidsbåtar.

Vad utskottet nu anfört – och som torde tillgodose syftet med motionerna T234 (fp) yrkande 17, T603 (m) yrkande 1, T604 (fp) yrkande 1, T608 (m) yrkande 1, T610 (m) yrkande 1 och T617 (m) – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *fritidsbåtsregister*
att riksdagen

a) med bifall till motionerna 1988/89:T234 yrkande 18, 1988/89:T248 yrkande 1, 1988/89:T603 yrkande 2, 1988/89:T604 yrkande 2, 1988/89:T608 yrkande 2 och 1988/89:T610 yrkande 2 avslår regeringens förslag att riksdagen till *Fritidsbåtsregister* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 19 000 000 kr.,

b) med anledning av motionerna 1988/89:T234 yrkande 17, 1988/89:T603 yrkande 1, 1988/89:T604 yrkande 1, 1988/89:T608 yrkande 1, 1988/89:T610 yrkande 1 och 1988/89:T617 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Fritidsbåtsregister (mom. 7)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Lagen om" och på s. 12 slutar med "som återstår" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den i flera motioner uttalade uppfattningen att fritidsbåtsregistret måste ses som ett ekonomiskt och administrativt misslyckande. Utskottet avstyrker därför den av regeringen föreslagna medelsanvisningen och tillstyrker motionerna T234 (fp) yrkande 18, T248 (m) yrkande 1, T603 (m) yrkande 2, T604 (fp) yrkande 2, T608 (m) yrkande 2 och T610 (m) yrkande 2.

Fritidsbåtar som kan gå fortare än 10 knop bör dock omfattas av en statlig reglering, innebärande beskattning och krav på kompetensbevis för förare.

Vad utskottet nu anfört – och som i viss mån torde tillgodose syftet med de övriga motionsyrkanden som nu är i fråga – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *fritidsbåtsregister*
att riksdagen

a) med bifall till motionerna 1988/89:T234 yrkande 18, 1988/89:T248 yrkande 1, 1988/89:T603 yrkande 2, 1988/89:T604 yrkande 2, 1988/89:T608 yrkande 2 och 1988/89:T610 yrkande 2 avslår regeringens förslag att riksdagen till *Fritidsbåtsregister* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 19 000 000 kr.,

b) med anledning av motionerna 1988/89:T234 yrkande 17, 1988/89:T603 yrkande 1, 1988/89:T604 yrkande 1, 1988/89:T608 yrkande 1, 1988/89:T610 yrkande 1 och 1988/89:T617 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Omfattningen av färjetrafiken till Gotland (mom. 9)

1988/89:TU12

Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Anders Castberger (fp), Rune Thorén (c) och Karin Starrin (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Med hänsyn inte minst till turismens utomordentligt stora betydelse för Gotland är det enligt utskottets mening angeläget att regeringen vidtar åtgärder för att öka utbudet av färjeförbindelser till ön. Särskilt angeläget är det att året-runt-trafiken till Visby från Nynäshamn och Oskarshamn kompletteras med förbindelser sommartid från Grankullavik på Öland och från Västervik.

Med det sagda tillstyrker utskottet motionerna T606 (m,c), T614 (fp) och T615 (c). Syftet med motion T620 (c) yrkande 1 torde, genom vad utskottet anfört, få anses i huvudsak tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *omfattningen av färjetrafiken till Gotland*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T606, 1988/89:T614 och 1988/89:T615 samt med anledning av motion 1988/89:T620 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Taxesättningen i färjetrafiken på Gotland (mom. 10)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Riktlinjer för" och på s. 14 slutar med "uttalade önskemålet" bort ha följande lydelse:

Riksdagen fattade år 1974 beslut om att taxesättningen i Gotlandstrafiken skulle följa principen för taxesättning på järnvägen, eftersom färjan för gotlänningarna är både väg och järnväg. Denna princip har sedermera frångåtts och norra och södra linjen har samma taxa. För det gotländska näringslivets och turismens utvecklingsmöjligheter är det nödvändigt att en skälig prissättning i färjetrafiken tillämpas. Utskottet förordar därför, i likhet med motionären, en återgång till en prissättning likvärdig med SJ:s och tillstyrker motionsyrkandet.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *taxesättningen i färjetrafiken på Gotland*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T620 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Trafikråd för Gotland (mom. 13)

Rune Thorén och Karin Starrin (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "Enligt vad" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör den särskilde utredare som regeringen tillkallat för att se över transportrådets verksamhet även överväga den av motionären aktualiserade frågan. 1988/89:TU12

Vad utskottet sålunda anfört – och som i huvudsak torde tillgodose syftet med motionsyrkandet – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande *trafikråd för Gotland*

att riksdagen med anledning av motion 1988/89:T620 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Medelsanvisning för brobyggnad över Falsterbokanalen (mom. 20)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Utskottet finner" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att den av regeringen föreslagna satsningen på en ny bro synes omotiverad med hänsyn till det förhållandevis ringa behovet. De alternativa åtgärder som motionärerna föreslår synes utskottet till fyllest.

Med det anförda tillstyrker utskottet motionsyrkandet och avstyrker regeringens förslag till medelsanvisning.

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *medelsanvisning för brobyggnad över Falsterbokanalen*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T258 yrkande 5 avslår regeringens förslag,

8. Stöd till svenska rederier (mom. 21)

Rolf Clarkson (m), Hugo Bergdahl (fp), Sten Andersson i Malmö (m), Tom Heyman (m) och Anders Castberger (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Med anledning" och slutar med "avstyrks motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att ifrågavarande statsbidrag nu bör avvecklas och tillstyrker motionsyrkandena. Regeringens förslag till medelsanvisning avstyrks följaktligen.

dels att utskottets hemställan under 21 bort ha följande lydelse:

21. beträffande *medelsanvisning för stöd till svenska rederier*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T234 yrkande 13 och 1988/89:T248 yrkande 2 avslår regeringens förslag,

9. Avskaffande av nuvarande driftsubvention till svensk sjöfart (mom. 23) 1988/89:TU12

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser
dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "I samband"
och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att subventioner av svenskt näringsliv – däri inbegripet sjöfartsnäringen – bör undvikas. Riksdagens beslut under år 1988 om ett kontantstöd till svensk sjöfart bör därför omprövas i samband med att regeringen förelägger riksdagen förslag till alternativa lösningar på näringens problem.

Med det anförda tillstyrker utskottet motionsyrkandet.

Vad utskottet nu anförts bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

23. beträffande *avskaffande av nuvarande driftsubvention till svensk sjöfart*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T225 yrkande 27 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anförts,

10. Sjöfartens betydelse för totalförsvaret m.m. (mom. 24)

Rune Thorén och Karin Starrin (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "yrkandena härom" bort ha följande lydelse:

Den svenska handelsflottan har minskat från 613 fartyg om sammanlagt 12,9 milj. dödvikton år 1975 till 438 fartyg om 2,2 milj. dödvikton år 1986 – en kapacitetsminskning på drygt 80 %. Inte minst av beredskapsskäl måste Sverige enligt utskottets mening utveckla en positiv sjöfartspolitik. Att med en så kraftigt decimerad handelsflotta planera för ökad import i ett avspärrningsläge synes inte realistiskt. Det är också angeläget att upprätthålla kusttrafiken.

Vad utskottet nu anförts – och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandena – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. beträffande *sjöfartens betydelse för totalförsvaret m.m.*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T216 yrkande 3 och 1988/89:T618 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anförts,

11. Långsiktig strategi för svensk sjöfart (mom. 25)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 30 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Det är även enligt utskottets mening angeläget att regeringen förelägger riksdagen ett sjöfartspolitiskt program med den i motionen angivna inrikt-

ningen. Utskottet tillstyrker följaktligen motionsyrkandet.

1988/89:TU12

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 25 bort ha följande lydelse:

25. beträffande *långsiktig strategi för svensk sjöfart*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T227 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

12. Ett svenskt internationellt fartygsregister (mom. 26)

Rolf Clarkson (m), Hugo Bergdahl (fp), Sten Andersson i Malmö (m), Tom Heyman (m), Anders Castberger (fp), Rune Thorén (c) och Karin Starrin (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "T227 (vpk) – avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig helt till de överväganden som enligt m-, fp- och c-motionerna talar för att Sverige bör införa ett internationellt fartygsregister. Enligt utskottets mening bör regeringen skyndsamt förelägga riksdagen förslag härom. Av det anförda följer att motionerna T225 (m), T234 (fp), T612 (c), T618 (m) och T619 (m) i de delar som nu är i fråga tillstyrks. Motion T227 (vpk) i här berörd del avstyrks.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

26. beträffande *ett svenskt internationellt fartygsregister*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T225 yrkande 26, 1988/89:T234 yrkande 14, 1988/89:T612 yrkande 1, 1988/89:T618 yrkande 11 och 1988/89:T619 yrkande 1 samt med avslag på motion 1988/89:T227 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

13. Ett svenskt internationellt fartygsregister (mom. 26)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "T227 (vpk) – avstyrks" bort ha följande lydelse:

Kravet på ett internationellt fartygsregister bör enligt utskottets mening inte ses som annat än ett cyniskt uttryck för redarkapitalets profithunger. Det bör därför med större eftertryck än som tidigare skett avvisas av riksdagen såsom fullständigt oförenligt med svensk sjöfartspolitik.

Med det anförda tillstyrker utskottet motion T227 (vpk) såvitt nu är i fråga samt avstyrker yrkandena i m-, fp- och c-motionerna.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

26. beträffande *ett svenskt internationellt fartygsregister*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T227 yrkande 2 samt med avslag på motionerna 1988/89:T225 yrkande 26, 1988/89:T234 yrkande 14, 1988/89:T612 yrkande 1, 1988/89:T618 yrkande 11 och 1988/89:T619 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 börjar med "Enligt vad" och på s. 20 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Det är enligt utskottets mening minst sagt anmärkningsvärt att en statlig myndighet i en officiell publikation framlägger ett förslag som riksdag och regering klart tagit avstånd från, ett förslag som innebär att Sveriges beredskap skall höjas genom att göra sjöfarten laglös ur arbetsrättssynpunkt. Bakgrunden till rådets märkliga agerande bör snarast klarläggas genom att regeringen ger rådet det i motionen begärda uppdraget. Med det sagda tillstyrker utskottet motionsyrkandet.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. beträffande *uppdrag åt transportrådet*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T227 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

15. Flagglagen (mom. 29)

Rolf Clarkson (m), Hugo Bergdahl (fp), Sten Andersson i Malmö (m), Tom Heyman (m), Anders Castberger (fp), Rune Thorén (c) och Karin Starrin (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Flagglagen upphör" och slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Flagglagen begränsar enligt utskottets mening på ett högst olyckligt sätt de svenska rederiernas handlingsfrihet när det gäller att disponera tonnaget. Detta innebär nackdelar på en marknad där flexibilitet och rörlighet är viktiga förutsättningar för framgång. Härtill kommer – som framhålls i motion T612 (c) – att lagen motverkar syftet med de sjöfartspolitiska åtgärder som riksdagen beslutade om under fjolåret.

Regeringen bör därför utan dröjsmål förelägga riksdagen förslag om upphävande av lagen. Förslaget bör föreläggas riksdagen i så god tid att lagen kan upphöra att gälla den 1 juli innevarande år.

Vad utskottet nu anfört – och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandena – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 29 bort ha följande lydelse:

29. beträffande *flagglagen*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T234 yrkande 15, 1988/89:T612 yrkande 2, 1988/89:T618 yrkande 5 och 1988/89:T619 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

16. Samhällsägt rederi (mom. 30)

1988/89:TU12

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "Utskottet har" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör konkurrenskraften gentemot den omfattande utflaggningsen mötas med mer genomgripande förändringar än den regering och riksdag hittills åstadkommit. En sådan viktig förändring skulle vara att skapa ett samhällsägt rederi, som, till skillnad från Zenit, skulle ha en offensiv inriktning. Förberedelser för bildandet av ett sådant rederi bör genom regeringens försorg nu komma till stånd och förslag härom snarast möjligt föreläggas riksdagen.

Med det sagda tillstyrket utskottet motionsyrkandet.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande *samhällsägt rederi*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T227 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

17. Förbud mot supertankers i Östersjön (mom. 33)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "Den sålunda" och på s. 22 slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att all trafik med supertankers i Östersjön måste avvisas. Ett haveri med olja eller annat miljöfarligt ämne skulle ge obotliga skador. Det är vidare – som framhålls i motionen – angeläget att oljeskyddet och saneringsberedskapen är så goda att vi i full utsträckning klarar olyckor av detta slag.

Vad utskottet sålunda anfört – och som innebär att utskottet tillstyrker motionsyrkandet – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 33 bort ha följande lydelse:

33. beträffande *förbud mot supertankers i Östersjön*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T238 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

18. Fartygstransporter av oljeprodukter (mom. 34)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "utskottet motionen" bort ha följande lydelse:

Det är enligt utskottets mening med hänsyn till behovet av att skydda den marina miljön synnerligen angeläget att alla åtgärder vidtas för att förhindra katastrofer och tillbud till sjöss. Motionärernas förslag till åtgärder synes väl avvägt och bör därför ges regeringen till känna för verkställighet. Med det sagda tillstyrker utskottet motionen.

dels att utskottets hemställan under 34 bort ha följande lydelse:

1988/89:TU12

34. beträffande *fartygstransporter av oljeprodukter*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T602 som sin mening ger
regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

19. Utredning om farledsverksamheten (mom. 35)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "Enligt vad"
och slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Enligt vad utskottet erfarit förekommer det på flera håll utmed kusterna
att hamnförvaltningar eller industriföretag svarar för farledsutmärkning och
tillsyn av denna. Det synes emellertid angeläget att en fullständig kartlägg-
ning görs av möjligheterna att i största möjliga utsträckning låta tillsynen av
farledsutmärkningen ske på sätt som föreslås i motionen. I samband med en
sådan utredning bör vidare förslag läggas fram om en motsvarande reduce-
ring av sjöfartsavgifter. Vad utskottet nu anfört – och som innebär att
motionsyrkandet tillstyrks – bör av riksdagen ges regeringens till känna.

dels att utskottets hemställan under 35 bort ha följande lydelse:

35. beträffande *utredning om farledsverksamheten*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T619 yrkande 3 som sin
mening ger regeringens till känna vad utskottet härom anfört,

20. Utredning om lotsningsbestämmelserna (mom. 36)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "Riksdagen
beslutade" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Reglerna för lotsning är enligt utskottets mening schablonartade och
motsvarar inte näringens och sjösäkerhetens krav. Enligt vad utskottet
erfarit har det i flera fall inträffat att den lots som anlitas har väsentligt mindre
erfarenhet av den farled det gäller än befälhavaren ombord. I andra fall har
behöriga lotsar inte funnits att tillgå på den aktuella platsen, men lotstväng
har ändå ansetts föreligga och lotsavgift har måst betalas. Eftersom beslut om
dispens från reglerna delegerats till respektive sjöfartsområde, ges utrymme
för godtycke och varierande tillämpningar på olika platser utmed kusten.
Utskottet finner det med hänvisning till det anförda erforderligt att en
utredning om lotsverksamheten kommer till stånd genom regeringens
försorg och tillstyrker sålunda motionsyrkandena.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringens till känna.

dels att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

36. beträffande *utredning om lotsningsbestämmelserna*
att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T618 yrkande 10 och
1988/89:T619 yrkande 4 som sin mening ger regeringens till känna vad
utskottet härom anfört,

21. Forskning och utveckling (mom. 37)

1988/89:TU12

Hugo Bergdahl och Anders Castberger (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "Enligt vad" och på s. 24 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den i motion T218 (fp) uttalade uppfattningen att en forskningscentral för uppgifter av den art som anges i motionen bör tillskapas. Eftersom ett miljöpolitiskt centrum planeras på S:t Jörgens sjukhus i Göteborg bör en förläggning av centralen dit övervägas.

Vad utskottet nu anfört – och som torde tillgodose syftet med samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 37 bort ha följande lydelse:

37. beträffande *forskning och utveckling*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T218 yrkande 5, 1988/89:T227 yrkande 6 och 1988/89:T618 yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

22. Forskning och utveckling (mom. 37)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "Enligt vad" och på s. 24 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning om inriktningen av forskning- och utvecklingen på sjöfartsområdet. Vidare vill utskottet understryka behovet av forskning om en ändrad inriktning på produktionen av nuvarande flotta.

Med det anförda tillstyrker utskottet yrkandet i vpk-motionen. Syftet med yrkandena i m- och fp-motionerna torde genom utskottets ställningstagande få anses i huvudsak tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 37 bort ha följande lydelse:

37. beträffande *forskning och utveckling*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T227 yrkande 6 samt med anledning av motionerna 1988/89:T218 yrkande 5 och 1988/89:T618 yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

23. Kustbevakning och sjöräddning (mom. 42)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 26 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "detta avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att resurserna för sjöräddning och kustbevakning behöver samordnas bättre än vad som sker i dag. En organisation av den art, med de uppgifter och den finansiering som motionärerna föreslår synes ändamålsenlig. Utskottet vill också understryka

vikten av att samtliga ombordanställda ges utbildning i brandskydd och säkerhetstjänst. På fartygen krävs också en brand- och säkerhetsjourstyrka. Ökade insatser krävs vidare för att höja säkerheten i samband med farliga laster. Även dessa insatser bör bekostas av staten. En svensk variant av Coast Guard skulle kunna sköta materiel- och säkerhetsinspektioner samt kontroll av besättningarnas utbildning och behörighet. Regeringen bör enligt utskottets mening låta utreda här berörda frågor och återkomma till riksdagen med förslag som tillgodoser utskottets önskemål.

Vad utskottet nu anfört – och som innebär att utskottet tillstyrker motionsyrkandet – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 42 bort ha följande lydelse:

42. beträffande *kustbevakning och sjöräddning*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T227 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

24. Kustsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar m.m. (mom. 44)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 27 börjar med "Frågan om" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det från miljö- och energisynpunkt är angeläget att trafikpolitiken utformas så att godstransporter i större utsträckning förs över från landvägstransporter till sjöfart – såväl internationellt som nationellt. Ett enda fartyg med en lastkapacitet på 800–1 000 ton kan ersätta 40 à 50 stycken 20-tons lastbilar eller 20 à 25 järnvägsvagnar. En upprustning av sjölederna till hamnarna i Uppsala, Enköping och Håbo skulle enligt utskottets mening utgöra ett värdefullt bidrag till främjandet av en trafikpolitik som syftar till att utnyttja våra många inre vattenvägar i betydligt större utsträckning än för närvarande. En utredning om möjligheterna att åstadkomma en sådan upprustning bör därför även enligt utskottets mening komma till stånd.

Utskottet delar vidare den i motion T256 (fp) uttalade uppfattningen om vikten av att förslaget till en ny hamn i Kalmarviken får en seriös prövning.

Med det anförda tillstyrker utskottet samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga.

Vad utskottet sålunda anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 44 bort ha följande lydelse:

44. beträffande *kustsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar m.m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T210 yrkande 5, 1988/89:T256 yrkande 2 och 1988/89:T621 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

1. Fyrverksamheten (mom. 2)

Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Anders Castberger (fp), Rune Thorén (c) och Karin Starrin (c) anför:

Som framgår av betänkandet kan regeringen med stöd av förordningen (1988:1229) om statliga byggnadsminnen m.m. förklara en byggnad såsom fyren på Svenska Högarna för statligt byggnadsminne. Det är vår förhoppning att regeringen skall utnyttja denna möjlighet.

2. Omfattningen av färjetrafiken till Gotland (mom. 9)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anför:

Enligt vår mening bör avtalet – i sin helhet – mellan Nordström & Thulin AB och staten offentliggöras. Vi anser vidare att färjetrafiken på Gotland skall kunna bedrivas i fri konkurrens.

3. Transportstöd för Vänersjöfarten (mom. 19)

Roy Ottosson (mp) anför:

I avvaktan på resultatet av det arbete som regionalpolitiska kommittén bedriver är inte heller jag beredd att nu förorda införandet av ett transportstöd för Vänersjöfarten. Jag delar dock helt den i motionerna T239 (m) och T245 (fp) uttalade uppfattningen att Vänersjöfarten har stor betydelse som ett energieffektivt och miljövänligt alternativ till landsvägstransporter. Det är enligt min mening viktigt att fartygstransporterna på Vänern inte förs över till landsvägstransporter.

4. Förbud mot supertankers i Östersjön (mom. 33)

Rune Thorén och Karin Starrin (båda c) anför:

I vår motion Jo797 (c) erinrar vi om den havsmiljökonferens som kommer att anordnas av Nordiska rådet hösten 1989. Vi framhåller också att konferensen bör följas av en särskild konferens om Östersjön. En sådan Östersjökonferens utgör enligt vår mening ett lämpligt forum för att diskutera förslaget i motion T238 (fp) om ett förbud mot supertankers i Östersjön.

5. Kustbevakning och sjöräddning (mom. 42)

Rune Thorén och Karin Starrin (båda c) anför:

Det är enligt vår mening angeläget att planeringen av sjöräddnings- och kustbevakningsinsatser och att investeringar för sådana insatser samordnas på ett bättre sätt än som sker i dag.

Sammanfattning	1
Propositionen	2
Motionerna	3
Utskottet	7
1 Inriktningen av sjöfartsverkets verksamhet m.m.	7
2 Anslaget Ersättning till sjöfartsverket för vissa tjänster	10
3 Anslaget Fritidsbåtsregister m.m.	10
4 Anslaget Transportstöd för Gotland m.m.	12
5 Anslaget Handelsflottans pensionsanstalt	14
6 Anslaget Handelsflottans kultur- och fritidsråd m.m.	14
7 Anslaget Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	15
8 Anslaget Bro över Falsterbokanalen	16
9 Anslaget Stöd till svenska rederier	16
10 Anslaget Bidrag till svenska rederier samt den allmänna inriktningen av Sveriges internationella sjöfartspolitik	17
11 Vissa andra sjöfartspolitiska frågor	21
11.1 Frågor med övervägande internationell anknytning	21
Samhällsäkt rederi	21
Vissa miljöskyddsaspekter	21
Farledsutmärkning och lotsning	22
Forskning och utveckling	23
Sjöbefälsutbildning	24
Fartygsbemanning	25
Fartygs konstruktion och utrustning	25
Fartygsfinansiering	25
11.2 Sjöfartspolitiska frågor med övervägande nationell anknytning	25
Kustbevakning och sjöräddning	25
Statsisbrytarnas lokalisering	26
Kustsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar m.m.	26
Sjöfartens infrastruktur	28
12 Övriga frågor	28
Behörighetskrav för förare av fritidsbåtar	28
Flyttning av fartyg och vrak	29
13 Hemställan	29
Reservationer	33
Särskilda yttranden	44

