

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2016-05-02
Besvaras senast
2016-05-23

Till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:620 Sjöfartsverkets hantering av räddningstjänst med helikopter

SVT:s *Uppdrag granskning* har i tre program, ur olika aspekter, skildrat hur Sjöfartsverket hanterar sitt ansvar för svensk sjö- och flygräddning.

Som ett resultat av vad som framkommit i granskningen av Sjöfartsverkets agerande har Riksrevisionen, Riksenheten mot korruption, Konkurrensverket och konstitutionsutskottet alla inlett utredningar eller granskningar av Sjöfartsverket.

En del av dessa granskningar rör bland annat det faktum att Sjöfartsverket, utan regeringens bemyndigande, den 16 oktober 2012 tecknade köpeavtal av nya SAR-helikoptrar. En anskaffning som tillsammans med driftskostnader, över tid, kostar staten många miljarder. Detta trots att Sjöfartsverket saknade regeringens mandat att genomföra anskaffningen och att riksdagen vid det tillfället ännu inte bemyndigat regeringen medel för anskaffningen i statsbudgeten. Sjöfartsverket betalade också en kvarts miljard i handpenning - före riksdagsbeslutet.

Först den 18 december 2012 bemyndigade regeringen Sjöfartsverket att genomföra de investeringar av bland annat SAR-helikoptrar som följde av den investeringsplan som riksdagen då godkänt (se prop. 2012/13:1, utg.omr. 22, bet. 2012/13 TU:1, rskr. 2012/13:118). Sjöfartsverket tecknade således avtal för miljardbelopp utan vare sig regerings- eller riksdagsbeslut.

Sjöfartsverket sa att huvudskälet till köpet var "att de gamla leasingavtalen löpte ut" - vilket visade sig vara osanning. Anskaffningen av nya helikoptrar har också inneburit att man nu har fyra helt funktionsdugliga "gamla" helikoptrar stående i en hangar på Säve i Göteborg.

Vid sidan av Sjöfartsverkets bristande kunskaper i statskunskap och budgetlag har det visat sig dyrt att bygga upp en egen flygverksamhet inom myndigheten och kostnaderna för verksamheten är väsentliga. Sjöfatsverket sa att det nya helikoptersystemet skulle bli billigare. Det har visat sig bli precis tvärtom. Kostnaderna har rusat iväg med det nya helikoptersystemet, närmare 100 miljoner kronor mer om året jämfört med för några år sedan.

Det finns också skäl att ifrågasätta om Sjöfartsverket använder sina helikopter effektivt. På Umeåbasen till exempel hade man under 2014 bara 16 larm där

man lyfte från basen. Det gick 6 månader och 10 dagar mellan två larm under vintern 2014/15. Dessutom saknar man förmåga att hjälpa samhällets övriga räddningstjänst vid till exempel olyckor i fjällen och vid skogsbränder.

År 2012 presenterades en utredning *Maritim samverkan* (SOU 2012:48). Av utredningen framgår att det finns stor effektiviserings- och besparingspotential inom staten om sjöoperativa myndigheternas verksamheter samordnas.

I dessa tider, med en ansträngd statsbudget, och då det civila försvaret ska återuppbyggas - finns goda skäl att genomföra förslag som effektiviserar statens verksamhet.

Då sjö- och flygräddning är en viktig del av svensk krisberedskap så har jag följande frågor till statsrådet Anna Johansson:

1. Är det enligt statsrådet rimligt att Sjöfartsverkets helikoptrar saknar förmåga att hjälpa samhällets övriga räddningstjänst vid t.ex. olyckor i fjällen och vid skogsbränder?
2. Är det enligt statsrådet rimligt att kostnaderna har rusat iväg med det nya helikoptersystemet på det sätt som nu är fallet?
3. Har statsrådet och regeringen planer på att effektivisera sjöoperativa myndigheters verksamhet?
4. Överväger statsrådet och regeringen att överföra huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningen från Sjöfartsverket till Kustbevakningen?

.....
Mikael Oscarsson (KD)

Överlämnas enligt uppdrag

Lisa Gunnfors