



Sjöfart

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar trafikutskottet 34 motionsyrkanden om sjöfart i sammanlagt 30 motioner från den allmänna motionstiden 2011. Motionsförslagen rör bl.a. förutsättningarna för svensk sjöfart, miljöfrågor inom sjöfarten, inlandssjöfartens villkor och fritidsbåtsverksamheten.

Utskottet konstaterar att ett omfattande utredningsarbete har genomförts under de senaste åren med bäring på den svenska sjöfartens konkurrenskraft och att regeringen senare under året kommer att presentera en samlad sjöfartsstrategi i syfte att främja svensk sjöfart. Vidare framhålls det att det pågår ett antal initiativ såväl nationellt som internationellt för att förbättra sjöfartens miljöpåverkan. Utskottet är positivt till regeringens hållning att hela EU bör omfattas av samma låga gränsvärden för svavelhalten i marina bränslen som Östersjön från 2015. Utskottet lyfter också fram sjösäkerhetsfrågornas betydelse och pekar bl.a. på pågående arbete inom Transportstyrelsen för att identifiera lämpliga åtgärder för att förhindra dödsfall och skador inom fritidsbåtlivet. Med hänvisning till bl.a. det pågående arbetet avstyrks samtliga motionsförslag.

I betänkandet finns tio reservationer.

Utskottet föreslår att ärendet avgörs efter endast en bordläggning.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Utskottets överväganden	7
Förutsättningarna för svensk sjöfart	7
Utsläpp av svaveloxider	14
Andra miljöfrågor inom sjöfarten	17
Inlandssjöfarten	21
Särskilda infrastrukturåtgärder	25
Regelverket för traditionsfartyg m.m.	28
Svävarfart	31
Sjösäkerheten inom fritidsbåtlivet	32
Register för fritidsbåtar	35
Användningen av alkylatbensin	37
Reservationer	40
1. Förutsättningarna för svensk sjöfart, punkt 1 (S, MP, V)	40
2. Förutsättningarna för svensk sjöfart, punkt 1 (SD)	41
3. Utsläpp av svaveloxider, punkt 2 (S)	42
4. Andra miljöfrågor inom sjöfarten, punkt 3 (MP, V)	44
5. Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar, punkt 4 (MP, V)	45
6. Inlandssjöfartens förutsättningar, punkt 5 (S, MP, V)	46
7. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 6 (SD)	47
8. Svävarfart, punkt 8 (S)	48
9. Sjösäkerheten inom fritidsbåtlivet, punkt 9 (S)	49
10. Register för fritidsbåtar, punkt 10 (S, MP, V)	50
Särskilt yttrande	52
Utsläpp av svaveloxider, punkt 2 (MP, V)	52
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	54
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011	54
 <i>Tabell</i>	
Tabell 1 Antalet omkomna eller saknade inom fritidsbåtlivet 2002–2011	33

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Allmänna sjöfartsfrågor

1. Förutsättningarna för svensk sjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T235 av Tony Wiklander m.fl. (SD) yrkande 1,

2011/12:T274 av Hans Rothenberg och Lars Hjalmered (båda M),

2011/12:T337 av Staffan Anger (M) och

2011/12:T383 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S) i denna del.

Reservation 1 (S, MP, V)

Reservation 2 (SD)

2. Utsläpp av svaveloxider

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T383 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S) i denna del och

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 30.

Reservation 3 (S)

3. Andra miljöfrågor inom sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T234 av Anita Brodén (FP) yrkandena 1 och 2,

2011/12:T273 av Anders Hansson (M),

2011/12:T284 av Lars-Arne Staxäng (M) och

2011/12:T340 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3.

Reservation 4 (MP, V)

4. Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T282 av Mikael Cederbratt (M) i denna del,

2011/12:T340 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2011/12:T398 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 2 och

2011/12:T437 av Ulrika Carlsson i Skövde (C) i denna del.

Reservation 5 (MP, V)

5. Inlandssjöfartens förutsättningar

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T282 av Mikael Cederbratt (M) i denna del,

2011/12:T298 av Berit Högman m.fl. (S),

2011/12:T398 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 1,

2011/12:T437 av Ulrika Carlsson i Skövde (C) i denna del,

2011/12:T445 av Jörgen Hellman m.fl. (S) yrkande 2 och

2011/12:T446 av Jörgen Hellman m.fl. (S).

Reservation 6 (S, MP, V)

6. Särskilda infrastrukturåtgärder

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T223 av Thoralf Alfsson (SD),

2011/12:T254 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda S),

2011/12:T416 av Christer Engelhardt (S),

2011/12:T445 av Jörgen Hellman m.fl. (S) yrkande 3 och

2011/12:T470 av Carina Herrstedt (SD).

Reservation 7 (SD)

7. Regelverket för traditionsfartyg m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T358 av Lars Hjalmered och Lars-Arne Staxäng (båda M) och

2011/12:T407 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda FP).

8. Svävarfart

Riksdagen avslår motion

2011/12:T296 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S).

Reservation 8 (S)

Särskilt om fritidsbåtsverksamhet

9. Sjösäkerheten inom fritidsbåtlivet

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T209 av Christina Oskarsson (S),

2011/12:T350 av Thomas Finnborg (M),

2011/12:T385 av Anna Wallén (S),

2011/12:T387 av Catharina Bråkenhielm (S) och

2011/12:T402 av Lotta Olsson (M).

Reservation 9 (S)

10. Register för fritidsbåtar

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T226 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S) och

2011/12:T227 av Hillevi Larsson (S).

Reservation 10 (S, MP, V)

11. Användningen av alkylatbensin

Riksdagen avslår motion

2011/12:T261 av Roland Utbult (KD).

Utskottet föreslår att ärendet avgörs efter endast en bordläggning.

Stockholm den 27 mars 2012

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M) och Annika Lillemets (MP).

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas 34 yrkanden i sammanlagt 30 motioner om sjöfart från den allmänna motionstiden 2011. Motionsförslagen rör bl.a. sjöfartens förutsättningar, inlandssjöfarten, miljörelaterade sjöfartsfrågor samt frågor om fritidsbåtsverksamheten.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet tidigare under riksmötet har behandlat sjöfartsområdet genom beredningen av regeringens propositioner om säkerställandet av sjö- och flygräddningen (prop. 2011/12:11, bet. 2011/12:TU2, rskr. 2011/12:17) och om 2006 års sjöarbetskonvention (prop. 2011/12:35, bet. 2011/12:TU6, rskr. 2011/12: 133).

Utskottet vill vidare hänvisa till att det i samband med utskottets behandling av sjöfartsmotioner under förra riksmötet lämnades en utförlig bakgrundsbeskrivning av bl.a. de myndigheter som är verksamma inom sjöfartsområdet liksom av det omfattande internationella samarbete som finns på området (se bet. 2010/11:TU16).

Utskottets överväganden

Förutsättningarna för svensk sjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förutsättningarna för svensk sjöfart. Utskottet pekar på att det för närvarande pågår ett omfattande beredningsarbete på området och att regeringen avser att senare under året redovisa en sjöfartsstrategi i syfte att främja svensk sjöfart.

Jämför reservationerna 1 (S, MP, V) och 2 (SD).

Motionerna

Tony Wiklander m.fl. (SD) anför i motion 2011/12:T235 att en växande del av den internationella sjöfarten ägnar sig åt andra aktiviteter till sjöss än transport av gods eller passagerare, exempelvis undersökning av havsbotten, kabelläggning och konstruktionsarbeten i marin miljö. Motionärerna påtalar dock att de svenska näringsvillkoren medför att det inte går att bedriva sådan sjöfart med fartyg under svensk flagg. De pekar på att regeringen genom en ändring 2009 i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd har begränsat sjöfartsstödet till att endast omfatta fartyg som huvudsakligen transporterar gods eller passagerare. Motionärerna efterfrågar i yrkande 1 att denna begränsning tas bort så att sjöfartsstödet även omfattar det växande segment av sjöfarten som sysslar med annat än transport av gods och passagerare.

Hans Rothenberg och Lars Hjalmered (båda M) framhåller i motion 2011/12:T274 behovet av att se över förutsättningarna för att svensk sjöfart även i framtiden ska kunna ha en ledande internationell position. Motionärerna understryker att den svenska sjöfarten är stommen i det blodomlopp som säkerställer det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga transporter och att sjöfarten samtidigt verkar i en extremt konkurrensutsatt internationell miljö. För att motverka utflaggningen av svenska fartyg understryker man att den svenska rederinärings behövs konkurrenskraftiga förutsättningar gentemot omvärlden. Motionärerna lyfter fram vikten av att ta tillvara den utvecklingspotential som uppstår i och med att polarisen i Arktis smälter och öppnar Nordostpassagen, vilket kommer att medföra nya krav bl.a. på fartygskonstruktioner, hamnar och bemanningens utbildning. För att främja sjöfartens hållbarhet framhåller de också behovet av bl.a. hög standard på fartygens konstruktioner, väl fungerande underhåll, ny teknik och smarta dragningar av farleder. Även rekryteringen av personal lyfts fram som en kritisk framtidsfråga, vilket bl.a. handlar om att tillförsäkra utbildningsplatser och att säkerställa

en god tillgång till sjöpraktikplatser. Motionärerna betonar vidare att den svenska sjöfarten bör ha liknande skatteregler som i konkurrerande länder i Europa. I sammanhanget framhålls att det finns anledning att överväga att avveckla det svenska sjöfartsstödet, vilket skulle underlätta och ytterligare motivera ett införande av tonnageskatt.

Staffan Anger (M) förespråkar i motion 2011/12:T337 att Sjöfartsverkets monopolställning på lotsmarknaden ska ses över och menar att en ökad konkurrens skulle leda till att systemet effektiviseras. Motionären anför att lotskostnaderna i Mälaren har ökat med 100 procent sedan 2000 bl.a. mot bakgrund av att engelska inte accepteras som lotsspråk i Mälaren, till skillnad från i andra farleder. Motionären påtalar också att möjligheterna till dispens från lotsplikt är mycket begränsade i dag, trots att verksamheten skulle kunna effektiviseras med hjälp av modern teknik, exempelvis fjärrstyrning.

I motion 2011/12:T383 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S) betonas vikten av en kostnadseffektiv sjöfart och konkurrensneutrala spelregler. De understryker att många tunga basindustrier, inte minst utmed Norrlandskusten och Bottenviken, är helt beroende av fungerande och kostnadseffektiva sjötransporter. Motionärerna pekar bl.a. på att det råder stor osäkerhet kopplad till isbrytarverksamheten, där det finns förslag om att omfördela kostnaderna till nackdel för sjötransporterna längs Norrlandskusten. Motionärerna begär att frågorna snarast behandlas på en gemensam nordisk nivå så att industrin får långsiktiga spelregler och snedvriden konkurrens undviks, alternativt kompenseras, och så att gemensamma avtal om samordning av aktiviteter till gagn för en kostnadseffektiv sjöfart kan överenskommas och beslutas.

Kompletterande uppgifter

Allmänt om sjöfartens konkurrensförutsättningar

Utskottet har i tidigare betänkanden redovisat en rad olika initiativ som har genomförts för att stärka den svenska sjöfartsnäringen, senast i betänkande 2010/11:TU16. Några av dessa nämns nedan.

Regeringens sju punktsprogram för en konkurrenskraftig sjöfartsnäring

Regeringen presenterade 2010 ett åtgärdsprogram för att stärka sjöfartsnäringen, det s.k. sju punktsprogrammet. I detta ingick

- svenskt internationellt fartygsregister för bättre konkurrenskraft
- effektiviserad besiktning av fartyg
- satsning på närsjöfart
- mindre administration och färre regler
- skattelättnader för landansluten el
- ökad forskning och
- bättre förutsättningar för rekrytering.

Utredning om sjöfartens konkurrensförutsättningar

Regeringen beslutade i januari 2010 om en särskild utredning (dir. 2010:2) för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg skulle särskilt belysas. I uppdraget ingick också att, om det bedömdes lämpligt, föreslå åtgärder, utanför skatteområdet, för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft samt att beakta möjligheten att införa ett svenskt internationellt fartygsregister.

Den 28 oktober 2010 presenterades betänkandet *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* (SOU 2010:73), där flera av punkterna i sjupunktsprogrammet tas upp. Utredaren bedömer att konkurrensförutsättningarna för svenskflaggade fartyg kan stärkas främst genom åtgärder som leder till minskade bemanningskostnader. I sammanhanget betonas det att det i första hand måste vara arbetsmarknadens parter som tillsammans tar ett ansvar för ett genomgripande omställningsarbete genom överenskommelser som bl.a. innebär att andelen arbetskraft från lågkostnadsländer kan öka på fartygen; utredaren förordar *inte* att ett svenskt internationellt skeppsregister införs för att minska bemanningskostnaderna. För att långsiktigt stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft föreslås vidare att en innovationsfond inrättas med fokus på områdena miljö och sjösäkerhet och att ett samlat program för forskning och innovationer utarbetas för den maritima sektorn som helhet. Det betonas också att staten bör fortsätta ta ett ansvar för svensk sjöfart genom att dagens sjöfartsstöd behålls. Motivet för detta är dels att upprätthålla sjöfartskompetens i Sverige, dels att Sveriges möjligheter att vara pådrivande i det internationella miljö- och sjösäkerhetsarbetet underlättas. Utredaren redovisar även bl.a. sin bedömning av ett införande av tonnageskatt, nämligen att ett sådant system skulle innebära att konkurrensförutsättningarna för svenskflaggade fartyg blir mer likvärdiga med dem som gäller i de flesta andra europeiska sjöfartsnationer.

Sjöfartsstödet

I syfte att ge den svenska sjöfartsnäringen konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders sjöfartsnäringar beslutade riksdagen 2001 att införa ett sjöfartsstöd (prop. 2000/01:127, bet. 2001/02:TU3, rskr. 2001/02:2). Stödet innebär att rederierna inte behöver betala inkomstskatt och sociala avgifter för de ombordanställda. Det utbetalade stödbeloppet uppgick 2010 till 1,8 miljarder kronor.

Genom en revidering 2009 förtydligades i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd att stöd lämnas under förutsättning att fartyget i sin näringsverksamhet utför transporter av gods eller passagerare (SFS 2009:902).

Utredning om lotsverksamheten

Regeringen beslutade i november 2006 att tillsätta en särskild utredare (dir. 2006:116) med uppgift att utreda den svenska lotsningsverksamheten och dess framtid. I uppdraget ingick bl.a. att utreda alternativa organisationsformer för lotsning.

Utredningen lämnade i januari 2008 delbetänkandet *Lotsa rätt!* (SOU 2007:106). I detta föreslås bl.a. ett antal förändringar i regelverket för lotsning samt åtgärder av betydelse för lotsningsverksamheten; exempelvis föreslogs att dåvarande Sjöfartsinspektionen skulle ges i uppdrag att utforma ett mer flexibelt regelverk för lotsplikt och ett förenklat dispensförfarande vid färd i korridor med standardiserade färdplaner. I betänkandet berörs även särskilt Vänern och Mälaren.

I slutbetänkandet *Styra rätt!* (SOU 2008:53) föreslås att marknaden för lotstransporter ska öppnas stegvis genom att Sjöfartsverket upphandlar tjänsten och att verket avvecklar delar av sin egen verksamhet i takt med att marknaden utvecklas. Enligt förslaget ska hamninnehavare kunna bedriva lotsning genom att de ges möjlighet i lag att efter överenskommelse med Sjöfartsverket överta lotsningsverksamhet.

Isbrytarverksamheten

Allmänt om isbrytning

Ansvaret för Sveriges isbrytarverksamhet ligger hos Sjöfartsverket, och verksamheten leds från isbrytarledningen i Norrköping. Sverige har i dagsläget tillgång till åtta isbrytare som bryter is runt Sveriges kuster för att göra det möjligt för handelsfartyg att använda de svenska hamnarna året runt. Den totala kostnaden för den svenska isbrytningen ligger på drygt 250 miljoner kronor per år. Isbrytningen finansieras främst av farledsavgifter samt av externa intäkter från uthyrning av isbrytarna.

Sjöfartsverkets isbrytarstrategi

Sjöfartsverket har i samråd med berörda aktörer med behov av infrastruktur till sjöss utarbetat en ny isbrytarstrategi som presenterades i februari 2011 (dnr 1299-11-03009). I strategin fastslås målbilden för 2016 om en väl fungerande isbrytning som bidrar till att stärka både sjöfarten som transportväg och hela landets transportinfrastruktur, och därigenom bidrar till att stärka Sveriges konkurrenskraft. Ledord som särskilt utpekas i sammanhanget är tillgänglighet i hela landet, framkomlighet, säkerhet och miljö. I strategin anges även ett antal strategiska huvudinriktningar med identifierade aktivitetsområden. Exempelvis understryks att Sjöfartsverket ska erbjuda en servicenivå för isbrytningen som ska styras av de kunder som är beroende av en fungerande vintersjöfart och att denna servicenivå ska bidra till att passagerar- och godsflödet till havs upprätthålls. Målet för Sjöfartsverket är att den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans inte ska överstiga fyra timmar. Sjöfartsverket framhåller också behovet av en

effektiv användning av isbrytarresurserna, vilket bl.a. innebär att uthyrning av fartyg bör ske under de tider på året då de inte behövs för isbrytning. Likaså betonas vikten av Östersjösamarbetet för att effektivisera den svenska infrastrukturen. Sjöfartsverket framhåller också nödvändigheten av att planlägga en ersättning av dagens isbrytarflotta, som har en beräknad livslängd till ca 2030.

Internationellt samarbete

Sverige och Finland har i över 50 år samarbetat på isbrytarområdet. Sedan slutet av 1980-talet finns även ett gemensamt lednings- och informationssystem för isbrytarledningarna och isbrytarna i respektive land. Den 29 augusti 2011 undertecknade Sverige och Finland ett avtal om fördjupat samarbete mellan länderna på isbrytarområdet, med syfte att skapa förutsättningar för en än mer kostnadseffektiv användning av isbrytarresurserna.

Isbrytarsamarbetet har sedan början av 2000-talet utvecklats till att involvera alla länder runt Östersjön genom organisationen Baltic Icebreaking Management. I dag är Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland, Sverige och Norge medlemmar i organisationen. Härigenom ska det 40-tal isbrytare som finns i Östersjöregionen kunna arbeta tillsammans.

Förslag i Lotsutredningen om isbrytarverksamheten

I Lotsutredningens betänkande *Styra rätt!* (SOU 2008:53) lämnas förslag om Sjöfartsverkets organisation, bl.a. avseende isbrytarverksamheten. Här anförs bl.a. att frågan om den långsiktiga finansieringen bör övervägas i ett sammanhang tillsammans med införande av kilometerskatt. Utredningen nämner samtidigt möjligheten att komplettera den befintliga avgiftsfinansieringen med en särskild isbrytningsavgift, så att kostnaderna i högre grad träffar dem som nyttjar tjänsten. Utredaren föreslår också ett utvidgat kommersiellt utnyttjande av isbrytarna för att minska underskottet i verksamheten.

Utskottets ställningstagande

Allmänt om sjöfartens konkurrensförutsättningar

Sverige är ett exportberoende land där omkring 90 procent av utrikeshandeln i volymer räknat sker med fartyg. En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är därför en avgörande förutsättning för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. Regeringen anför i budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1, utg.omr. 22 Kommunikationer) att även om mycket av sjötransporterna sker med fartyg som seglar under annan flagg än svensk finns det ändå skäl som motiverar att Sverige bör ha en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. Utskottet instämmer i denna bedömning. Den svenska sjöfartsnäringen spe-

lar en viktig roll för att skapa möjligheter att skräddarsy transporter i förhållande till industrins behov. Med en svensk sjöfartsnäring säkras också tillgången på sjöfartskunnande i Sverige. En fortsatt utveckling av den svenska sjöfartsnäringen är vidare av betydelse för att kunna främja en sjöfart av hög kvalitet i våra vatten, ur såväl miljö- som säkerhetsperspektiv. Det bör i sammanhanget betonas att svensk sjöfart kännetecknas ur ett internationellt perspektiv av en stor miljö- och säkerhetsmedvetenhet. Den svenska sjöfartsnäringen skapar dessutom arbetstillfällen, både direkt och indirekt.

Utskottet påminner om att ett omfattande utredningsarbete har genomförts under de senaste åren i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Det framtagna underlaget har också blivit föremål för ett noggrant beredningsarbete inom Regeringskansliet, vilket utskottet välkomnar. Enligt utskottets mening är det nu lämpligt och angeläget att erforderliga åtgärder vidtas för att stärka sjöfartsnäringen. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att regeringen i budgetpropositionen för 2012 meddelade sin avsikt att under året presentera en sjöfartsstrategi där åtgärder i syfte att främja sjöfarten och dess samverkan med andra transportslag kommer att redovisas. Regeringen anförde att man med detta ville se sjöfarten som en viktig del i ett sammanhängande maritimt kluster i samspel med andra närliggande verksamheter och näringar. Utskottet är positivt till detta.

Utskottet konstaterar att regeringen har tagit initiativ till ett brett samråd inför utformningen av den aviserade sjöfartsstrategin. En öppen dialog om inriktningen för den framtida svenska sjöfarten inleddes den 20 februari 2012 då infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd mötte företrädare för rederinäringen, hamnar och det maritima klustret i stort. Syftet är att härigenom kunna säkerställa en sjöfartsstrategi som tar sig an framtidens utmaningar. Tidigare utredningar och uppdrag, inte minst betänkandet *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* (SOU 2010:73), kommer också att utgöra viktiga underlag i detta arbete. Utskottet välkomnar det omfattande samrådsförfarandet och bedömer att det härigenom ges goda förutsättningar för att forma en väl förankrad, ändamålsenlig och framtidsanpassad strategi till gagn för den svenska sjöfartsnäringen.

I sammanhanget vill utskottet också lyfta fram det arbete som bedrivs inom den ideella föreningen Sjöfartsforum. Föreningen har tagit fram ett förslag till en bred maritim strategi, *Vision och strategi för det maritima klustret* (Sjöfartsforum 2010-10-27). I detta dokument fastställs vision, mission, värden och övergripande mål på tre års sikt; bl.a. framhålls att Sverige måste ha en politiskt beslutad, nationell och långsiktig maritim strategi. Utskottet delar denna bedömning. Arbete pågår för närvarande inom ett antal fokusgrupper med att utarbeta handlingsplaner för att nå de uppsatta målen. I fokusgruppen Konkurrensvillkor behandlas t.ex. frågan om konkurrensneutralitet internationellt och gentemot andra trafikslag samt frågor rörande regelverk, administration och avgifter.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att regeringen nyligen utvidgat Trafikanalys uppdrag till att också specifikt följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart (SFS 2011:1228). Utskottet är positivt till detta. Regeringen har även beslutat att Trafikanalys ska ansvara för analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och den europeiska transportsektorn (SFS 2011:495). Analyserna ska redovisas senast den 31 mars varje år. Utskottet bedömer att ovannämnda tillägg i instruktionen för Trafikanalys borgar för att det sker en kontinuerlig överblick av den svenska sjöfartens konkurrenskraft såväl i relation till den internationella sjöfartsnäringen som i förhållande till övriga transportslag.

Utskottet vill slutligen också peka på att Trafikverket i en rapport om transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder, som skickades på remiss den 17 februari 2012, framhåller behovet av att utnyttja transportsystemet på ett smartare och effektivare sätt. Trafikverket betonar att det inom godstrafiken finns potentialer att gå över till sjöfart och att kustsjöfarten bör ges de förutsättningar som krävs för att så stor del som möjligt av den förväntade ökningen av godstransportvolymerna ska kunna transporteras på sjön. Enligt verket krävs bl.a. en kombination av styrmedel och riktade insatser för att åstadkomma effektiva landanslutningar och omlastningsmöjligheter.

Sjöfartsstödet

I motion 2011/12:T235 (SD) efterfrågas ändringar i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att förordningen är baserad på EU-kommissionens riktlinjer för sjöfartsstöd (2004/C 13/03). Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd anförde i ett frågesvar den 9 juni 2011 (fr. 2010/11:568) att kommissionens riktlinjer är tydliga då de uttryckligen anger att de avser transport av passagerare eller gods till sjöss, och ministern framhöll att den svenska författningens lydelse är i enlighet med denna definition.

EU-kommissionen genomför för närvarande en grundlig översyn av riktlinjerna för sjöfartsstöd för att besluta om dessa bör ändras. Utskottet noterar att infrastrukturministern i ovannämnda frågesvar även hänvisade till denna översyn och menade att frågan om att se över det svenska sjöfartsstödet kunde övervägas först när de nya riktlinjerna hade beslutats. Utskottet förutsätter att frågan hanteras i samband med kommande sjöfartsstrategi.

Om lotsverksamheten

I motion 2011/12:T337 (M) förespråkas förändringar i den svenska lotsningsverksamheten. Av redovisningen ovan framgår att Lotsutredningen (N2006:13) har lämnat två betänkanden (SOU 2007:106 och SOU 2008:53) med förslag rörande bl.a. alternativa organisationsformer för lots-

ning och om att stegvis öppna upp marknaden för lotstransporter. Utredningsbetänkandena har remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Utskottet emotser med intresse utfallet av denna beredning.

Om isbrytarverksamheten

I motion 2011/12:T383 (S) lyfts bl.a. frågan om finansiering och internationell samordning av isbrytarverksamheten. Utskottet vill i detta sammanhang understryka isbrytningens betydelse för att industrin i hela landet ska kunna producera och exportera varor året om. Som framgår av den tidigare redovisningen har Sjöfartsverket tagit initiativ till en ny isbrytarstrategi för att bl.a. effektivisera användningen av isbrytarresurser. Utskottet välkomnar detta. Vidare vill utskottet lyfta fram det omfattande samarbete på området som har inletts med länderna runt Östersjön, och inte minst det fördjupade samarbete som i dag sker med Finland. Enligt utskottets mening är dessa åtgärder väl ägnade att stärka isbrytarkapaciteten i området, till gagn för handelssjöfarten och dess intressenter.

Utskottet vill vidare påminna om att förslagen om isbrytarverksamheten i Lotsutredningens slutbetänkande (SOU 2008:53) har remitterats och för närvarande bereds inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Sammanfattande bedömning

Såsom det har redovisats här ovan, pågår för närvarande inom Regeringskansliet ett omfattande och ambitiöst beredningsarbete med frågor som rör den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Regeringen avser att senare under året redovisa en samlad sjöfartsstrategi i syfte att främja svensk sjöfart. Utskottet vill inte föregripa detta arbete och utgår ifrån att flera av de här berörda motionsförslagen därigenom kommer att bli väl tillgodosedda. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2011/12:T235 (SD) yrkande 1, 2011/12:T274 (M), 2011/12:T337 (M) och 2011/12:T383 (S) i denna del.

Utsläpp av svaveloxider

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om genomförandet av den internationella sjöfartskonventionens krav om svavelhalten i fartygsbränslen. Utskottet hänvisar till regeringens avsikt att verka för att hela EU ska omfattas av samma gränsvärden från 2015.

Jämför reservation 3 (S) och särskilt yttrande (MP, V).

Bakgrund

Marpolkonventionen

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

Nationell reglering

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

Kommissionens förslag till ändringsdirektiv om svavelhalten i marina bränslen

Kommissionen lämnade i juli 2011 ett förslag till ändringsdirektiv, KOM (2011) 439, för att bl.a. anpassa EU:s regler till de gällande kraven i Marpolkonventionens bilaga VI. Enligt förslaget ska således ett tak införas om 3,5 viktprocent svavel för det marina bränsle som säljs inom EU-ländernas territorium, och detta gränsvärde ska sänkas till 0,5 viktprocent den 1 januari 2020, såvida en utvärdering av tillgången på lågsvavligt bränsle inte visar på en brist i tillgången, i vilket fall det senare gränsvärdet inte ska gälla förrän 2025. Vidare föreslår kommissionen skärpta krav på svavelhalten i marina bränslen som används inom s.k. utsläppskontrollområden, dvs. Nordsjöområdet med Engelska kanalen samt Östersjöområdet. De föreslagna reglerna innebär att marint bränsle som används inom dessa områden inte får innehålla en svavelhalt som överstiger 1,0 viktprocent och att gränsvärdet sänks till 0,1 viktprocent den 1 januari 2015. Utöver vad som följer av Marpolkonventionen, föreslår kommissionen också att gränsvärdet för svavelhalten i marina bränslen som används av passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från en EU-hamn ska sänkas från nuvarande 1,5 viktprocent till 0,1 viktprocent svavel fr.o.m. 2020. Av direktivförslaget framgår

också att fartygsägarna som alternativ till att använda lågsvavligt marint bränsle kan använda andra metoder att minska utsläppen som uppnår samma effekt, t.ex. att installera utrustning för rökgasrening eller att byta till flytande naturgas.

Motionerna

Anders Ygeman m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2011/12:T429 behovet av åtgärder för en renare och mer energieffektiv sjöfart. När det gäller frågan om svavelhalten i fartygsbränsle menar motionärerna i yrkande 30 att det går att hitta en långsiktig lösning där både basindustrins konkurrensvillkor och miljökraven går att förena. De betonar att sjöfarten måste fortsätta att minska sina svavelutsläpp precis som andra branscher, men att detta måste ske genom att samma krav ställs på samtliga fartyg. Enligt motionärerna måste målsättningen vara att alla havsregioner minskar sina utsläpp av svavel och därmed bidrar till en bättre miljö.

Även i motion 2011/12:T383 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S) understryks vikten av att IMO-direktivens krav om svavelhalten i fartygsbränslen som ska införas 2015 genomförs på ett sådant sätt att både miljön och den svenska konkurrenskraften gynnas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar uppfattningen att sjöfarten måste minska sina utsläpp av svaveloxider i enlighet med gällande krav i Marpolkonventionen men att detta bör ske på ett sätt som inte missgynnar den svenska konkurrenskraften. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att det i Regeringskansliets faktapromemoria om kommissionens förslag om svavelhalten i marina bränslen (2011/12:FPM48) anförs att regeringen ser fördelar med att EU:s regler anpassas till internationellt gällande krav i Marpolkonventionens bilaga VI. Regeringen konstaterar att IMO:s beslut om skärpta krav på svavelinnehållet i fartygsbränslen utgör ett mycket viktigt steg mot att minska sjöfartens utsläpp och kommer att leda till miljö- och hälsovinster för Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, vilka utgör särskilda svavelkontrollområden på grund av regionernas extra känslighet för svaveloxidutsläpp. Det framhålls vidare att regeringen anser att det finns starka skäl för att ha samma regler i hela EU för alla fartyg och från samma tidpunkt; regeringen betonar att detta främjar såväl positiva miljöeffekter som jämlika konkurrensvillkor inom sjöfarten och industrin inom hela unionen. Utskottet instämmer i denna bedömning och välkomnar därför regeringens besked i faktapromemorian om att den verkar för att hela EU omfattas av samma gränsvärden, dvs. att svavelhalten i marina bränslen ska vara 0,1 viktprocent från 2015.

Regeringen anger också i faktapromemorian att en prioriterad fråga är att reglerna för att godkänna reningsutrustning som kan användas som ett alternativ till lågsvavliga bränslen får en smidig utformning. Vidare medde-

las att regeringen kan acceptera att medel inom nuvarande EU-program kan avsättas för tidsbegränsade projekt för utveckling av ny teknik och att regeringen avser att verka i detta sammanhang för att de länder som får störst merkostnader p.g.a. de skärpta kraven prioriteras tydligt. Utskottet är positivt till regeringens hållning även i dessa delar.

Förhandlingarna om förslaget till ändring i direktivet om svavelhalten i marina bränslen förs för närvarande inom EU-rådets miljöarbetsgrupp. Utskottet förutsätter att regeringen i detta arbete kommer att agera för att i möjligaste mån få gehör för ovannämnda ståndpunkter. Motionerna 2011/12:T383 (S) i denna del och 2011/12:T429 (S) yrkande 30 avstyrks följaktligen.

Andra miljöfrågor inom sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om miljö- och sjösäkerhet inom sjöfarten. Utskottet hänvisar till pågående initiativ syftande till att minska sjöfartens miljöpåverkan.

Jämför reservation 4 (MP, V).

Motionerna

I motion 2011/12:T340 yrkande 3 av Stina Bergström m.fl. (MP) understryks att omställningen till förnybara drivmedel måste omfatta sjöfarten. Motionärerna framhåller vikten av att snabbt ersätta den bunkerolja som fartygen tankas med i dag med förnybara drivmedel för att värna vattenkvaliteten, djur- och växtlivet samt klimatet. I sammanhanget anförs också att regeringen måste satsa mer på forskning och utveckling på området.

Anita Brodén (FP) understryker i motion 2011/12:T234 att Östersjön utsätts för stora miljömässiga påfrestningar. För att bemästra de miljömässiga hoten och rädda Östersjön framhålls i yrkande 1 behovet av samordnade internationella åtgärder. Motionären pekar i synnerhet på den ökade risken för en omfattande oljeolycka till följd av den ökande andelen oljetransporter i Östersjön, med allt fler och större fartyg. Motionären understryker behovet av en förbättrad sjösäkerhet, exempelvis genom ett utbyggt identifikationssystem för samtliga transporter. Vidare anförs att det behövs en tydligare styrning av farleder och rutter på Östersjön och att oljebekämpningen och flygövervakningen måste effektiviseras. Motionären efterlyser mot denna bakgrund i yrkande 2 en övervakningscentral för Östersjöns sjöfart och anser att denna med fördel skulle kunna förläggas till Gotland.

Även i motion 2011/12:T284 av Lars-Arne Staxäng (M) framhålls vikten av att minska riskerna för oljeutsläpp längs Sveriges kuster. Enligt motionären bör säkerheten hos de fartyg som trafikerar svenska vatten generellt ökas, t.ex. genom en höjning av minimikraven i fråga om vilka farleder som de säkraste fartygen får trafikera. Motionären pekar vidare på

att det finns ett antal förlista fartygsvrak på havsbotten utanför våra kuster och att dessa riskerar att orsaka en stor katastrof vid ett ogynnsamt läge. Motionären understryker därför vikten av att arbetet fortskrider med att minska de miljöfaror som dessa vrak orsakar.

Anders Hansson (M) framhåller i motion 2011/12:T273 behovet av att utreda möjligheten att införa krav på katalytisk avgasrening på fartyg i färjetrafik till och från svenska hamnar. Motionären konstaterar att flertalet färjor i dag har dålig eller knappt någon avgasrening alls, vilket försämrar luftkvaliteten i landet, inte minst för de invånare som bor i närheten av hamnar. Motionären understryker att de färjor som utrustas med katalytisk avgasrening minskar sina utsläpp av kväveoxid och sot med betydande mängder. Det framhålls att tekniken redan existerar och att kostnaden för att utrusta ett fartyg med katalysator är liten i förhållande till vad man vinner i förbättring av luftkvalitet. Motionären betonar också i sammanhanget vikten av att eventuella bestämmelser måste gälla nationellt och vara lika för alla; rederier ska på så vis inte kunna spara pengar genom att avstå från att installera katalysator på sina färjor och sedan välja en hamn med lägre miljökrav.

Kompletterande information

Befintlig reglering

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

Utredning om förorening från fartyg

Regeringen tillsatte i juli 2010 en utredning (dir. 2011:75) för att se över den befintliga lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, bl.a. i syfte att göra lagen mer systematisk och effektiv. Regeringen konstaterade i sammanhanget att det i nuvarande lag saknas flera bestämmelser av generell natur, såsom rätten att förbjuda ett fartygs resa om tillsynsmyndigheten nekas tillträde till fartyget.

I december 2011 lämnades sedermera betänkandet *Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg* (SOU 2011:82). Här föreslås en ny lag i vilken det ska direkt framgå att olja och andra skadliga flytande ämnen inte får

släppas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon samt att sådana ämnen inte heller får släppas ut från svenska fartyg inom andra vattenområden. Certifikat visar att fartyg uppfyller reglerna om konstruktion, utrustning och drift och är ett grundläggande led i arbetet att säkerställa att fartyg uppfyller ställda krav. Utredningen föreslår att det i lagen bl.a. ska finnas bestämmelser om vilka fartyg som ska ha internationellt oljeskyddscertifikat och internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. Vidare föreslås att det ska framgå av lagen att om ett fartyg som ska ha ett sådant certifikat saknar det, ska fartyget inte få användas till sjöfart. Det föreslås också att det förtydligas att om det har skett ett utsläpp av skadliga ämnen eller föreligger omedelbar fara för utsläpp från ett utländskt fartyg som befinner sig under genomfart av Sveriges territorialhav eller inom svensk ekonomisk zon, ska tillsynsmyndigheten ges uttrycklig rätt att inspektera fartyget om det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luft- rum eller svenska intressen i övrigt kan komma att skadas i avsevärd mån. Utredaren bedömer att lagens nuvarande bestämmelser om särskilda åtgärder mot förorening ger tillsynsmyndigheten kraftiga och effektiva verktyg för att hindra att fartyg som utgör en fara för miljön sätts i trafik. Utredaren föreslår ändå att dessa verktyg kompletteras med en möjlighet i lagen för tillsynsmyndigheten att förbjuda ett fartygs avgång eller vidare resa om det inte tillhandahålls för tillsyn samt att meddela förelägganden att avhjälpa även mindre brister i fartygets konstruktion, utrustning eller drift.

Forskning

Sjöfartsverket initierar, samordnar och stöder forskning inom sjöfartsområdet, inklusive utvecklings- och demonstrationsprojekt. Speciellt gäller detta inom områdena sjösäkerhet och miljö. Forskningsfrågorna drivs tillsammans av Sjöfartsverket och Transportstyrelsens sjöfartsavdelning.

Regeringen tillsatte i december 2009 en särskild utredare (dir. 2009:119) med uppdrag att utarbeta en strategi med förslag till förbättrad samverkan om forskning och innovation för utveckling mot ett samhälls- ekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Regeringen framhöll i sammanhanget de ökade kraven på förändring av transportsyste- met som följer av bl.a. skärpta klimatkrav. Utredningen överlämnade sitt betänkande, *Mer innovation ur transportforskning* (SOU 2010:74), i oktober 2010. Ambitionen med förslagen i utredningen är att transportforsk- nings- och innovationssystemet i ännu större omfattning ska bidra till målpuffyllelsen av de transportpolitiska målen. Målet är också att skapa en snabbare utveckling, introduktion och spridning av nya eller förbättrade produkter och tjänster samt förbättrad service inom transportsektorn.

Utskottets ställningstagande

Sjöfarten är ett energieffektivt och därmed ett relativt sett klimat- och miljövänligt transportmedel. Även sjöfarten har dock negativa miljöeffekter, och det är enligt utskottets mening angeläget med kontinuerliga insatser för att komma till rätta med dessa. Utskottet är därför positivt till att regeringen 2010 tillsatte Utredningen om förorening från fartyg (N2010:07) i syfte att se över den befintliga lagstiftningen om åtgärder mot fartygens utsläpp av skadliga ämnen. Utskottet konstaterar att betänkandet *Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg* (SOU 2011:82) för närvarande remissbehandlas fram till april i år för att sedan beredas inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet) tillsammans med inkomna synpunkter. Utskottet förutsätter att regeringen därefter kommer att vidta de åtgärder som är påkallade för att förbättra regleringen på området.

Regeringen konstaterar i budgetpropositionen för 2012 att den täta fartygstrafiken i bl.a. Östersjöområdet innebär risker för olyckor med svåra konsekvenser som följd. Regeringen understryker att det därför är angeläget att sjöfarten bedrivs så att riskerna för och eventuella konsekvenser av olyckor blir så små som möjligt. Utskottet delar denna uppfattning och vill därför framhålla vikten av att sjösäkerhetsarbetet inriktas mot detta, vilket innebär att åtgärder kontinuerligt måste vidtas för att öka säkerheten och minska risken för olyckor. Utskottet välkomnar följaktligen regeringens uttalade syn om vikten av att svenska myndigheter tillsammans med motsvarande myndigheter runt Östersjön följer utvecklingen och vid behov vidtar åtgärder för att öka säkerheten till sjöss och för att skydda Östersjöns marina miljö. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att det i EU:s Östersjöstrategi (KOM(2009) 248) identifieras ett antal åtgärder för att möta utmaningar avseende bl.a. miljö och sjösäkerhet. Det pågår inom ramen för EU-arbetet projekt för samverkan mellan lokala, regionala och nationella myndigheter samt universitet i kustregionerna i Östersjöområdet. Särskilt kan också nämnas Baltic Master II, som är utsett att vara ett s.k. flaggskeppsprojekt i EU:s Östersjöstrategi och som har löpt under tre år sedan januari 2009. Målen är att förbättra kapaciteten att ta hand om oljeutsläpp till Östersjön och att förbättra de förebyggande åtgärderna mot förorening från fartyg. Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram European Maritime Day, som är en årligen återkommande europeisk konferens runt havsfrågor. I år äger konferensen rum den 21–22 maj i Göteborg, och fokus kommer att vara på hållbar utveckling.

I motion 2011/12:T340 (MP) yrkande 3 lyfts frågan om mer forskning och utveckling. Utskottet vill med anledning av detta framhålla att Sjöfartsverket är engagerat i internationella forskningssamarbeten, bl.a. med fokus på att främja hållbara sjötransporter. Verket medverkar såväl i enskilda EU-projekt som i den europeiska teknologiplattformen Waterborne och samarbetet Martec, vilka båda utgör delar i EU:s nuvarande ramprogram för forskning och utveckling. I syfte att minska sjöfartens utsläpp av koldioxid

och luftföreningar bidrar Sjöfartsverket också ekonomiskt till en studie inom ramen för EU:s Östersjöstrategi om förbättrad infrastruktur i Östersjöområdet för flytande naturgas (LNG).

Utskottet vill även påminna om att Transportforskningsutredningens betänkande *Mer innovation ur transportforskning* (SOU 2010:74) för närvarande bereds inom Regeringskansliet inom ramen för arbetet med den forsknings- och innovationsproposition som regeringen avser att lämna till riksdagen senare under året.

Avslutningsvis vill utskottet också lyfta fram det arbete som bedrivs av aktörerna i det maritima klustret inom Sjöfartsforum. I den maritima strategi som Sjöfartsforum presenterade i november 2011 har klustret enats kring visionen ”Sverige – alltid i framkant inom maritim innovation och hållbar utveckling”. Arbete pågår för närvarande i ett antal fokusgrupper, däribland grupperna Hållbar värdetillväxt och Kunskap och innovation, för att ta fram handlingsplaner för att uppnå målen som fastställs i Sjöfartsforums visions- och strategidokument. Utskottet välkomnar detta arbete.

Som framgår av redovisningen ovan pågår ett antal initiativ, såväl nationellt som internationellt, vilka syftar till att förbättra sjöfartens miljöpåverkan. Motionerna 2011/12:T234 (FP) yrkandena 1 och 2, 2011/12:T273 (M), 2011/12:T284 (M) och 2011/12:T340 (MP) yrkande 3 avstyrks därmed.

Inlandssjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om genomförandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar och om förutsättningarna för Vänersjöfarten. Utskottet hänvisar till pågående beredning inom Regeringskansliet och till det förslag till infrastrukturbeslut som regeringen väntas presentera senare under året.

Jämför reservationerna 5 (MP, V) och 6 (S, MP, V).

Motionerna

I motionerna 2011/12:T298 av Berit Högman m.fl. (S) och 2011/12:T446 av Jörgen Hellman m.fl. (S) understryks att sjöfarten utgör ett miljövänligt sätt att transportera varor på och att den därför är viktig att utveckla för att minska utsläppen från vägtrafiken. Motionärerna framhåller i sammanhanget Vänersjöfartens stora miljö- och regionalpolitiska betydelse. De påminner samtidigt om att Vänern, dess tillflöden och dess avrinningsområde är bland Sveriges mest utsatta områden och betonar därför behovet av att undersöka och förtydliga de väntade samhällsekonomiska och miljömässiga effekterna av de förväntade klimatförändringarna. Motionärerna påtalar också att det råder ett oklart läge när det gäller miljö- och sjösäkerheten på Vänern och efterlyser därför en sammanhållen strategi på

området från staten och kommunerna runt Vänern. Motionärerna pekar vidare på att flera åtgärder återstår att göra för att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten; bl.a. beräknas nuvarande slussar i Trollhättan ha en maximal livslängd på 20 år och måste därför renoveras. Motionärerna pekar också på hotet från planer på lågbyggda broar över Göta älv och framhåller därför behovet av att fastställa tydliga krav på framtida fasta förbindelser över älven.

Ovannämnda önskemål om att staten tillsammans med regionen och berörda kommuner tar fram en utvecklingsstrategi för Vänern framförs också i motion 2011/12:T445 yrkande 2 av Jörgen Hellman m.fl. (S).

I motion 2011/12:T340 av Stina Bergström m.fl. (MP) understryks att man genom att flytta över godstransporter från väg till vatten minskar koldioxidutsläppen samtidigt som vägarna görs mer trafiksäkra. För att kunna köra pråmar på Vänern, Trollhätte kanal och Göta älv påminner motionärerna dock om att dessa vattendrag måste införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar, vilket efterfrågas i yrkande 1. Motionärerna understryker i sammanhanget vikten av att prioritera arbetet med det utredningsbetänkande på området som presenterades tidigare under året. Motionärerna påtalar också behovet av att rusta upp slussarna i Trollhättan. De framhåller vidare att om Vänern införlivas i EU:s regelverk blir det också möjligt att få medfinansiering från EU för investeringar i exempelvis dessa slussar.

Vänersjöfartens betydelse, inte minst för att minska klimatpåverkan från transportsektorn, framhålls också i motion 2011/12:T437 av Ulrika Carlsson i Skövde (C). Motionären betonar vikten av att stärka konkurrenskraften för Vänersjöfarten och konstaterar att det i dag satsas på de inre vattenvägarna inom EU; motionären menar att Vänern, Mälaren, Trollhätte kanal och Göta älv borde ses som en del i detta europeiska transportsystem. Enligt motionären bör Vänersjöfarten klassas som inlandsvattenväg och inte som kustsjöfart, vilket skulle möjliggöra att EU-medel kan användas för investeringar. Motionären anför att den utredning som tillsattes 2009 avseende genomförandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar i svensk rätt har lämnat förslag som skulle medföra stora förbättringar för trafiken på och i anslutning till Vänern. Motionären framför att regeringen bör beakta detta i den fortsatta beredningen av ärendet, liksom vikten av att peka ut Vänerhamns status som strategisk hamn. Vidare betonas nödvändigheten av att underhålla Trollhätte kanal så att transportererna till och från Vättern underlättas.

Frågan om villkoren för sjötrafiken genom Göta älv och på Vänern berörs också i motion 2011/12:T282 av Mikael Cederbratt (M). Motionären understryker behovet av att öka mängden gods som transporteras på Göta älv och påtalar i sammanhanget behovet av investeringar, inte minst mot bakgrund av att slussarna i Göta älv bedöms vara uttjänta 2030. Motionären påminner också om att en tillämpning av EU-reglerna om inlandssjöfart även på Vänern och i Sverige i övrigt skulle främja den svenska rederinäringen, då detta skulle möjliggöra tillgång till ett antal stödfunkti-

ner inom EU. Motionären varnar samtidigt för en jämförelse mellan Vänertrafiken och den europeiska inlandssjöfarten i övrigt, bl.a. mot bakgrund av att hårt väder skapar förhållanden på Vänern som är problematiska för fartyg som inte är byggda för att färdas på öppet vatten.

Även i motion 2011/12:T398 yrkande 1 av Anita Brodén m.fl. (FP) anförs att det bör vidtas åtgärder för att möjliggöra överföring av godstrafik från väg till båt. Motionärerna påminner om att sjöfart är det bästa sättet att transportera gods ur energisynpunkt. Samtidigt framhåller de att möjligheterna att utveckla sjöfarten är stora och kan genomföras relativt snabbt – infrastrukturen finns redan, och underhållsbehovet är minimalt jämfört med andra transportslag. Motionärerna påtalar dock att ett stort hinder för utvecklingen av inre sjöfart i Sverige är att våra inre vattenvägar inte är införlivade i EU:s lagstiftning på området. De efterlyser följaktligen i yrkande 2 att inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren ska införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar. Motionärerna framhåller att den process som nu pågår kring införlivandet av detta regelverk bör resultera i att denna förändring genomförs, samtidigt som sjösäkerheten inte får äventyras.

Kompletterande information

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

Utredningen redovisades i januari 2011 i betänkandet *Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar* (SOU 2011:4). Inledningsvis konstateras här att EU:s regelverk om inre vattenvägar består av ett flertal förordningar och direktiv. I betänkandet lämnas en redovisning och analys av de berörda rättsakterna samt förslag till hur genomförandet i svensk rätt ska åstadkommas. Ett införande av Göta älv, Trollhätte kanal och Vänern i TEN-T-systemet bedöms enligt utredningen inte öka möjligheterna att få EU-bidrag till infrastrukturåtgärder i dessa vattenvägar. Det framhålls i sammanhanget att en viktig skillnad i förhållande till de inre vattenvägarna på kontinenten är att Sveriges inre vattenvägar inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar, vilket innebär att delar av regelverket inte berör Sverige. Vidare framhålls att om Vänerhamn och Västerås

hamn klassas om från att vara kusthamn till inre-vattenvägshamn inom TEN-T, skulle dagens möjlighet att delta i utlysningar för sjömotorvägsprojekt att försvinna.

Utskottets ställningstagande

Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar

Vid transporter av större godsvolymer utgör sjöfarten ett viktigt transportalternativ som bör användas i ökad utsträckning för att minska transportsektorns klimatpåverkan. En ökad andel sjöfart i de intermodala transportkedjorna skulle avlasta såväl järnvägen som vägarna och kunna möjliggöra ett mer kostnadseffektivt utnyttjande av vår samlade infrastruktur. Sjötransporter på sjöar och kanaler kan i detta sammanhang utgöra ett viktigt alternativ. Utskottet är därför positivt till att regeringen tillsatte en utredning för att närmare analysera konsekvenserna för bl.a. transporterna och sjöfartsnäringsringen av att genomföra EU:s regelverk om inre vattenvägar. Utredningens betänkande (SOU 2011:4) har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Utskottet förutsätter att regeringen i detta sammanhang även noggrant tar hänsyn till att förhållandena på våra stora sjöar skiljer sig markant ur ett sjösäkerhetsperspektiv från kanalfarten på Europas inre vattenvägar, liksom att Väneren och Mälaren är råvattentäkter för en stor del av Sveriges befolkning.

Mot bakgrund av den pågående beredningen avstyrks motionerna 2011/12:T282 (M) i denna del, 2011/12:T340 (MP) yrkande 1, 2011/12:T398 (FP) yrkande 2 och 2011/12:T437 (C) i denna del.

Inlandssjöfartens förutsättningar

I flera motioner understryks behovet av att rusta upp befintliga kanaler och slussar i syfte att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten. Frågan behandlas även i betänkandet *Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar* (SOU 2011:4), där det framhålls att oavsett vilken lösning som väljs för förbättringar så måste den kunna utgöra ett kostnadseffektivt alternativ för marknaden om en förändring ska kunna bli framgångsrik på sikt. Utredaren pekar i betänkandet också på att bedömningen och avvägningen mellan olika infrastrukturlösningar, liksom analysen av den samhällsekonomiska effektiviteten i valet av infrastruktursatsning, är en viktig uppgift för Trafikverket. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att även i Lotsutredningens delbetänkande *Lotsa rätt!* (SOU 2007:106) berörs frågan om Väneren och Mälaren, inklusive slussarna i Trollhättan och Södertälje. Även detta betänkande bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

När det gäller frågan om utpekande av strategiska hamnar kan det påminnas om att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35) sade sig ha övervägt vilka konsekvenser och följder ett sådant utpekande skulle kunna få och kommit fram till att fördelarna med att inte

peka ut strategiska hamnar överväger. Utskottet anslöt sig till denna bedömning (bet. 2008/09:TU2). Samtidigt underströk regeringen att Hamnstrategiutredningens omfattande och väl genomförda kartläggning av det svenska hamnsystemet och av hamnarnas roll och betydelse i transportkedjan (SOU 2007:58) skulle komma att utgöra ett viktigt underlag för den då förestående åtgärdsplaneringen. Sålunda skulle en förbättrad infrastruktur till de hamnar som är mest centrala för det svenska transportsystemet övervägas vid åtgärdsplaneringen.

Utskottet påminner om att regeringen har aviserat sin avsikt att under 2012 återkomma med förslag till ett nytt infrastrukturbeslut som syftar till att säkerställa de framtida behoven av åtgärder inom transportsystemet. Utskottet förutsätter att regeringen i detta sammanhang även beaktar infrastruktur som är av betydelse för inlandssjöfarten. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att det i den rapport om transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder som Trafikverket skickade på remiss den 17 februari 2012 framhålls att möjligheten att använda vattenvägar bör ges större tyngd, eftersom sådana lösningar i flera fall borde kunna avlasta den landbaserade infrastrukturen. Trafikverket föreslår också specifika satsningar för Vänersjöfarten, t.ex. rörande Trollhättan/Göta älv.

Med anledning av det ovan anförda avstyrks motionerna 2011/12:T282 (M) i denna del, 2011/12:T298 (S), 2011/12:T398 (FP) yrkande 1, 2011/12:T437 (C) i denna del, 2011/12:T445 (S) yrkande 2 och 2011/12:T446 (S).

Särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som har väckts om olika sjöfartsprojekt i landet. Utskottet hänvisar till den gällande planeringsordningen som innebär att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Jämför reservation 7 (SD).

Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2011 har det väckts ett stort antal motioner om olika infrastrukturprojekt. Det handlar om såväl upprustningar och utbyggnader som anläggande av ny transportinfrastruktur. Utskottet har tidigare under riksmötet behandlat de motionsförslag som rör väg- och järnvägsinfrastrukturen (bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Flera motionsförslag har också lämnats rörande sjöfartens infrastruktur; dessa redovisas i det följande.

I motion 2011/12:T223 av Thoralf Alfsson (SD) efterfrågas ekonomiskt stöd för förbättringar av farleden in till Grankullavik på Öland. Motionären pekar på att inloppet till Grankullavik är mycket smalt och trångt och att det därför bl.a. behöver breddas för att undvika att färjeturer ställs in vid vissa vindförhållanden.

I motion 2011/12:T254 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda S) framförs behovet av ett samhällsbidrag till Strömholms kanal AB för driftskostnader sammanhängande med säkerhet och främjande av kanaltrafiken. Motionärerna framhåller kanalens betydelse för de fyra delägarkommunerna liksom för den kultur- och historieintresserade allmänheten, och menar att Strömholms kanal borde ha lika stort riksintresse som övriga kanaler i landet. Motionärerna påtalar att kanalbolagets ekonomi har varit ansträngd under alla år och att situationen försvårades ytterligare i och med att ett tidigare stöd från EU:s strukturfond upphörde 2007.

I motion 2011/12:T416 av Christer Engelhardt (S) framförs önskemål om att se över möjligheterna att anlägga en kryssningskaj i Visby. Motionären pekar på att den kaj som finns i dag inte kan ta emot de allt större kryssningsfartygen, som därför är tvungna att använda sig av landstigningsbåtar för att transportera kryssningsresenärerna mellan fartygen och hamnen. Motionären konstaterar också att ett antal kryssningsanlöp fick ställas in under det gångna året p.g.a. blåst och att Visby saknar kryssningskaj. Det anförs att en ny kryssningskaj är mycket viktig såväl ur regionalpolitisk synvinkel som ur besöksnäringens perspektiv. Vidare framhålls att detta skulle förbättra säkerheten i Visbys hamnområde, då det skulle innebära färre rörelser i hamnen från landstigningsbåtar.

I motion 2011/12:T445 yrkande 3 av Jörgen Hellman m.fl. (S) framhålls behovet av ekonomiska medel för att kunna behålla Dalslands kanal. Motionärerna lyfter fram kanalens betydelse för besöksnäringen och friluftslivet och påminner om att kanalen under ett antal år har fått bidrag från EU för såväl underhåll som upprustning. Motionärerna vill dock uppmärksamma att de framtida möjligheterna till ekonomiskt stöd till Dalslands kanal är osäkra.

I motion 2011/12:T470 av Carina Herrstedt (SD) framhålls att Trelleborgs hamn måste expandera och utvecklas för att kunna ta emot större färjor och mer tonnage. Motionären konstaterar att en utbyggnad av vågbrytare och en muddring av hamnen pågår redan nu, och att inom en snar framtid måste ytterligare investeringar på över en miljard kronor göras. Motionären invänder dock mot att Trelleborgs kommun måste ingå borgen för Trelleborgs hamn AB:s låneförpliktelser. Motionären understryker hamnens betydelse för hela landet och anser därför att staten bör ta ekonomiskt ansvar för utbyggnaden av Trelleborgs hamn genom att åta sig borgensåtagandet för hamnutbyggnaden.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlar varje år ett antal motionsyrkanden om särskilt utpekade infrastrukturprojekt. Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som riksdagen fastställde genom det transportpolitiska beslutet 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Av detta följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Principen är att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Statens ansvar omfattar således sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov.

Utskottet vill i detta sammanhang påminna om att de allra flesta allmänna hamnarna i Sverige är helt eller delvis kommunalt ägda. Detta gäller bl.a. för hamnarna i Visby och Trelleborg, som ägs av Gotlands respektive Trelleborgs kommun. Ansvaret för kajanläggningar och annan infrastruktur inom ett hamnområde ligger följaktligen på hamnägarna. Det statliga ansvaret för infrastrukturen finns däremot i anslutning till en hamnanläggning, såväl på land- som på sjösidan.

Även planeringssystemet på transportområdet är upplagt enligt ovan beskrivna rollfördelning. Det är riksdagen som, på grundval av en proposition, ska fatta beslut om inriktningen av infrastrukturinvesteringarna. Härfter vidtar en andra fas, den s.k. åtgärdsplaneringen, som innebär ett omfattande arbete på såväl nationell som regional nivå. Det är regeringen som har att fastställa en nationell plan för transportsystemet samt ekonomiska ramar för länsplaner för regional infrastruktur för en viss angiven period. Riksdagen underrättas genom en skrivelse om regeringens fastställelsebeslut och bedömningar när det gäller åtgärderna.

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

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att regeringen har för avsikt att under mandatperioden återkomma med förslag till ett nytt infrastrukturbeslut som syftar till att säkerställa de framtida behoven av åtgärder inom transportsystemet. Inom ramen för detta arbete har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av ökad kapacitet i transportsystemet inom bl.a. sjöfarten (dnr N2011/5221/TE). Utskottet noterar med tillfredsställelse att det i förslaget som verket skickade på remiss den 17 februari 2012 framhålls att det finns stor potential inom sjöfarten liksom att ett antal åtgärder föreslås för att bl.a. förbättra farleder.

Mot bakgrund av det ovan anförda avstyrks motionerna 2011/12:T223 (SD), 2011/12:T254 (S), 2011/12:T416 (S), 2011/12:T445 (S) yrkande 3 och 2011/12:T470 (SD).

Regelverket för traditionsfartyg m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade regler för bl.a. traditionsfartyg.

Bakgrund

Begreppet traditionsfartyg

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

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

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

Transportstyrelsens redovisning av uppdrag avseende traditionsfartyg

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

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

Motionerna

I motion 2011/12:T358 av Lars Hjalmered och Lars-Arne Staxäng (båda M) påminns om att tusentals ungdomar och vuxna varje år lär sig segla på gamla segelskutor och utbildningsfartyg. Ett problem för traditionsfartygen är dock enligt motionärerna att s.k. traditionsfartyg klassas som handelsfartyg och därmed avkrävs samma strikta säkerhetskrav som ställs på moderna kommersiella fartyg. Motionärerna konstaterar att Transportstyrelsen på regeringens uppdrag har tagit fram ett förslag till nytt regelverk för traditionsfartyg och om en ny utbildning för att framföra sådana fartyg enligt brittisk förlaga. Motionärerna anser att det nya regelverket bör införas snarast och på ett sätt som ger berörda ideella föreningar en rimlig framförhållning för att kunna svara upp mot de nya kraven. Motionärerna anser därtill att regelverket och den nya tänkta utbildningen bör utvidgas till att också gälla utbildningsfartyg och större privata båtar. Motionärerna framhåller att problemen och förutsättningarna för utbildningsfartyg är likvärdiga med de som gäller för traditionsfartyg. Likaså menar motionärerna att det är orimligt att om en utbildning sker ombord på en mindre fritidsbåt så ska en sådan båt helt plötsligt kunna möta samma kriterier som ett stort containerfartyg.

Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda FP) understryker i motion 2011/12:T407 att äldre, äkta och unika ång- och segelbåtar spelar en mycket viktig roll för bilden av Stockholm och dess skärgård, inte minst ur turismsynpunkt. Motionärerna invänder därför mot att traditionsfartyg som t.ex. S/S Blidösund hindras att trafikera den yttre skärgården genom Transportstyrelsens – enligt deras mening – alltför snäva tolkning av berörda EU-regler. Motionärerna anser följaktligen att Transportstyrelsen bör instrueras att ändra det svenska tolkningsbeslutet av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt traditionsfartyg har för skärgårdsboendes utkomst-möjligheter liksom för turism och den oerhört viktiga bilden av en levande skärgård.

Utskottets ställningstagande

I de här behandlade motionerna understryks att traditionsfartygen är en viktig del av Sveriges sjöhistoriska kulturarv. Utskottet instämmer till fullo i denna uppfattning och är därför positivt till det uppdrag som regeringen gav Transportstyrelsen i juni 2010 för att ta fram ett förslag till nya regler avseende behörigheter för traditionsfartyg. Utskottet påminner om att en utgångspunkt för myndighetens arbete var att de nya reglerna även fortsättningsvis skulle göra det möjligt för ideella organisationer att bedriva utbildnings- och övningsverksamhet med traditionella segelfartyg. I Transportstyrelsens redovisning av uppdraget rörande traditionsfartyg lämnade myndigheten ett antal förslag som syftar till att underlätta för ideella organisationer att bedriva sin verksamhet, samtidigt som grundläggande krav på sjösäkerhet upprätthålls. Utskottet välkomnar detta. Enligt vad utskottet erfarit har Transportstyrelsen utifrån förslagen i det redovisade uppdraget arbetat fram utförliga förslag till nya föreskrifter i samråd med berörda intressenter. De föreslagna föreskrifterna remitterades den 9 februari 2012, och ambitionen är att de ska kunna träda i kraft den 1 maj 2012. Utskottet emotser detta med gillande. Utskottet vill i sammanhanget också uppmärksamma att EU-kommissionen för närvarande genomför en översyn av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Historiska fartyg omfattas i dagsläget inte av direktivet, men kommissionen överväger att inkludera dessa framöver för att komma till rätta med den osäkerhet som gäller för verksamheten för sådana fartyg på inre vatten. Kommissionens förslag väntas senare under året.

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i Transportstyrelsens regleringsbrev för 2012 (dnr N2011/6905/TE m.fl.) har gett myndigheten i uppdrag att i samråd med Riksantikvarieämbetet, Statens maritima museer och andra berörda myndigheter bl.a. föreslå en ordning som syftar till att identifiera ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden på ett sådant sätt att någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsens ordinarie avgiftssättning kan vara motiverad. I en delrapport som redovisades den 23 februari 2012, *Delrapportering av uppdrag 6 i Transportstyrelsens regleringsbrev 2012 – Lättnader mot små och medelstora företag samt kulturhistorisk verksamhet* (dnr TSG 2012-123), föreslås en övergripande utgångspunkt för att definiera verksamhet som ska omfattas av avgiftslättnader till följd av kulturhistoriskt värde. Transportstyrelsen avser att i slutrapporten, som ska lämnas senast den 1 mars 2013, redovisa konkreta förslag på hanteringen av verksamhet av kulturhistoriskt intresse.

När det gäller S/S Blidö Sund har utskottet tidigare (se bl.a. bet. 2010/11: TU16) hänvisat till den dialog som har förts mellan Transportstyrelsen och styrelsen för Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg (Sweref, numera Skärgårdsredarna) om regler för behörighet och utrustning m.m. Vidare har utskottet hänvisat till att regeringen har avslagit en ansökan om

dispens från reglerna om fribord och fartområden. I avslagsbeslutet anförde regeringen att S/S Blidösund har möjlighet att köra i berörda vatten, dock under förutsättning av ett visst högsta antal passagerare.

Utskottet framhöll sammanfattningsvis i betänkande 2010/11:TU16 att det inte är riksdagens uppgift att närmare reglera behörighets- och fartområdessystemen. Vidare betonades det att det inte bör finnas några svenska särregler, och utskottet utgick från att regeringen även fortsättningsvis bedriver ett förenklingsarbete för sjöfarten. Utskottet ansluter sig fortfarande till denna bedömning och avstyrker med anledning av det ovan sagda motionerna 2011/12:T358 (M) och 2011/12:T407 (FP).

Svävarfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändrade regler för svävarfart.
Jämför reservation 8 (S).

Gällande reglering

Användningen av svävare regleras i svävarfartsförordningen (1986:305). Av denna följer att tillstånd att använda svävare ges efter samråd med Transportstyrelsen och berörda kommuner av länsstyrelsen i det län där svävaren huvudsakligen ska användas. Vidare klargörs det att svävare som ska gå i yrkesmässig trafik inte får användas utan att svävaren har godkänts av Transportstyrelsen. Myndigheten ska härvid meddela säkerhetsföreskrifter och föreskrifter om besättningens storlek och personalens kvalifikationer.

Motionen

I motion 2011/12:T296 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S) efterlyses förändrade regler för användande av svävare. Motionärerna påminner om att svävare kan färdas över både vatten och is och att avsevärt mindre energi behövs för framdrivning av svävare jämfört med båtar, då svävare kan färdas friktionsfritt. Motionärerna anför också att nyare maskiner och modernare teknik håller på att förändra svävarens historiska nackdel i fråga om alstrandet av buller. De pekar dock på att regelverket för svävarfart är utformat utifrån gamla föreställningar om svävare och bygger på att länsstyrelserna ska lämna tämligen detaljerade tillstånd för var och när svävare får framföras. Enligt motionärerna skulle svävarfart kunna bli vanligare i framtiden. För att underlätta en sådan utveckling anser de att regelverket på området måste bli mer generellt, likt det som reglerar framförandet av

båtar. Motionärerna bedömer dock i sammanhanget att det är rimligt att fastställa högsta tillåtna bullernivåer för nya svävare liksom eventuella begränsningar av de områden där svävare får framföras.

Utskottets ställningstagande

Som det har redovisats ovan, sker nuvarande reglering av svävartrafiken i förordningsform. I en bakomliggande proposition (prop. 1985/86:85) framhölls att detta gör det enklare att ändra och komplettera bestämmelserna om utvecklingen ger anledning till det. Utskottet är positivt till denna ordning och förutsätter att regeringen vidtar erforderliga åtgärder om dessa är påkallade. Motion 2011/12:T296 (S) avstyrks följaktligen.

Sjösäkerheten inom fritidsbåtlivet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om krav på flytväst och båtkörkort. Utskottet hänvisar till pågående arbete inom Transportstyrelsen för att identifiera lämpliga åtgärder för att förhindra dödsfall och skador inom fritidsbåtlivet.

Jämför reservation 9 (S).

Motionerna

I motion 2011/12:T209 av Christina Oskarsson (S) anförs att det borde vara obligatoriskt för alla som rör sig på vatten att använda flytväst. Motionären understryker att flytvästar räddar liv om man hamnar i vattnet och att väl synliga flytvästar är viktiga för räddningsarbetet. Motionärerna betonar också att väl synliga flytvästar skulle kunna varna den snabbgående båttrafiken för de mindre båtar och kanotister som är i farleden och som ofta syns dåligt.

Thomas Finnborg (M) konstaterar i motion 2011/12:T350 att även om antalet drunkningsolyckor totalt sett har minskat under senare år, så har antalet barn och ungdomar som omkommer i drunkningsolyckor ökat, liksom antalet som omkommer i olyckor med fritidsbåt. Motionären hänvisar till beräkningar från Svenska livräddningssällskapet som visar att fler än 20 liv hade kunnat räddas under förra året om alla hade använt flytväst. Motionären anser därför att det bör ställas krav på att det ombord på en båt ska finnas tillräckligt många flytvästar för samtliga passagerare ombord. Därtill anförs att det bör krävas att barn under femton år ska bära flytväst när de befinner sig ombord på en fritidsbåt.

I motion 2011/12:T387 av Catharina Bråkenhielm (S) framförs att enligt statistik från Svenska livräddningssällskapet har 325 människor drunknat i samband med fritidsbåtar under de senaste tio åren; motionären pekar på

att om dessa personer hade burit flytväst hade ca 75 procent av dödsfallen kunnat undvikas. Motionären betonar att flytvästen är en enkel och billig säkerhetsåtgärd som räddar liv. Det framhålls att det i våra grannländer är obligatoriskt att ha flytvästar i fritidsbåtar, och motionären anser att en sådan lagstiftning även borde införas i Sverige.

I motion 2011/12:T402 av Lotta Olsson (M) anförs att antalet drunkningsolyckor ute på sjön ökar och att under de senaste 10 åren har i genomsnitt fler än 30 personer förolyckats årligen. Motionären bedömer att denna siffra skulle vara betydligt lägre om alla hade flytväst på sig när de vistades ute på sjön. I syfte att öka säkerheten på sjön efterlyser motionären därför en översyn av rådande lagstiftning på området med förslag om att t.ex. flytvästar ska finnas i båten eller kanoten.

Anna Wallén (S) anför i motion 2011/12:T385 att det måste ställas krav på att den som kör en båt har kunskap om regler och säkerhet på sjön; motionären vill därför införa krav på båtkörkort. Motionären påtalar att det i dag i princip inte ställs något krav på att den som kör en båt ska ha båtvana. Genom krav på båtkörkort anser motionären att olyckor och andra tillbud på sjön skulle förhindras.

Kompletterande uppgifter

Sjösäkerhetsarbetet inom fritidsbåtlivet

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

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

Transportstyrelsen tar tillsammans med övriga representanter för Sjösäkerhetsrådet fram statistik över döda eller saknade inom fritidsbåtlivet. Uppgifter för de senaste tio åren redovisas i tabellen nedan.

Tabell 1 Antalet omkomna eller saknade inom fritidsbåtlivet 2002–2011

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Omkomna/saknade	46	39	32	34	35	35	43	34	29	41

Källa: Transportstyrelsen

Förslag om behörighetsbevis

Näringsdepartementet utarbetade 2008 promemorian *Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp* (Ds 2008:32). Här lämnades förslag om att införa en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp. Den föreslagna lagens övergripande syfte var att öka sjötrafiksäkerheten i svenska farvatten genom att göra en nautisk utbildning obligatorisk för den som för ett fartyg som uppfyller vissa storleks- och hastighetskriterier. Det huvudsakliga förslaget var att det införs krav på behörighetsbevis för att få föra sådana fartyg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet fäster stor vikt vid frågor om sjösäkerhet. Utskottet vill understryka det angelägna i att det transportpolitiska målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt nås och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte. Med anledning av de här behandlade motionerna vill utskottet särskilt betona att införandet av eventuella krav måste föregås av en noggrann analys i syfte att säkerställa de vidtagna åtgärdernas lämplighet. Utskottet påminner i sammanhanget om att departementspromemorian *Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp* (Ds 2008:32) har remissbehandlats och att ärendet bereds inom Regeringskansliet. Av remissammansättningen (dnr N2008/3698/TR) framgår att en majoritet av remissinstanserna ställde sig positiva till förslaget, men också att vissa instanser, t.ex. Svenska seglarförbundet, avvisade förslaget.

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i Transportstyrelsens regleringsbrev för 2011 (dnr N2010/8029/TE m.fl.) har gett myndigheten i uppdrag att tillsammans med berörda myndigheter och organisationer ta fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade ska kunna minska i enlighet med regeringens mål för säkerhet inom fritidsbåtstrafiken. Uppdraget redovisades för Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 29 februari 2012 i rapporten *Strategi säkrare båtliv 2020*. Myndigheten konstaterar i rapporten att antalet dödsolyckor inom fritidsbåtlivet har minskat kraftigt sedan 1970-talet, men att den nedåtgående trenden har planat ut under det senaste decenniet. Enligt Transportstyrelsens mening är det dock inte utrett vilka faktorer som har spelat störst roll när det gäller den nedåtgående trenden; myndigheten pekar på att det saknas statistiska data på området. Transportstyrelsen och de myndigheter och organisationer som har bidragit till strategin har enats om att åstadkomma en enad och samlad satsning på ökad säkerhet. I denna satsning ingår att utreda och analysera olyckor och incidenter, att sammanställa en mer detaljerad och omfattande statistik än den som finns i dag och att utifrån analysresultaten sätta in lämpliga säkerhetsförbättrande åtgärder. Utskottet välkomnar detta. Transportstyrelsen rekommenderar också regeringen att på sikt ta initiativ till en utredning om var det är mest samhällsekonomiskt effektivt att lägga resurser för att minska antalet dödade och skadade inom transportsektorn.

Det understryks samtidigt att en förutsättning för en sådan utredning är att det finns en bättre förståelse för orsakssambanden inom fritidsbåtolyckorna. Utskottet delar denna uppfattning. I sammanhanget vill utskottet också framhålla att det i Transportstyrelsens rapport anföras att mycket kan göras utifrån dagens kunskaper och utan att invänta utredningar och analyser; bl.a. föreslås insatser för att få fler att använda mobiltelefoner i vattentäta påsar, att förbättra sjökorten och att göra fler informationsinsatser riktade till fritidsfiskare. Transportstyrelsens rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Med hänvisning till pågående beredning och det pågående arbetet inom Transportstyrelsen avstyrks motionerna 2011/12:T209 (S), 2011/12:T350 (M), 2011/12:T385 (S), 2011/12:T387 (S) och 2011/12:T402 (M).

Register för fritidsbåtar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om fritidsbåtregister. Utskottet anser liksom regeringen att det inte är motiverat att återinföra ett sådant statligt register.

Jämför reservation 10 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2011/12:T226 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S) framförs önskemål om att införa ett båtregister. Motionärerna konstaterar att det i dagsläget finns ett frivilligt båtregister som sköts av Stöldskyddsföreningen och försäkringsbolagen, men de framhåller att detta inte är heltäckande och inte omfattar alla försäkrade båtar. Motionärerna anför att ett obligatoriskt båtregister skulle underlätta för polis och kustbevakning när det gäller att lösa det ständigt ökande antalet båtstöldar – motionärerna pekar i sammanhanget på att nästan 90 procent av alla bilstöldar klaras upp tack vare att det finns ett bilregister; motsvarande siffra för båtstöldar ligger på 25 procent. Motionärerna framhåller därtill att det i dag är svårt att finna ägarna till de båtar som påträffas. Motionärerna anser vidare att ett gemensamt båtregister skulle öka sjösäkerheten då det skulle underlätta vid olyckstillbud och vid förebyggande sjösäkerhetsarbete. Enligt motionärerna kan registret vara självfinansierande genom att båtägarna får betala en mindre avgift när de registrerar sig.

Även i motion 2011/12:T227 av Hillevi Larsson (S) understryks betydelsen av ett båtregister för en effektiv bekämpning av båtstöldar och andra brott till sjöss. Motionären menar att det är ologiskt att båtar inte beskattas på samma vis som fritidshus, husbilar och husvagnar, inte minst mot bakgrund av de offentliga kostnader som finns och det arbete som ideella krafter lägger ner kopplat till sjöräddningen. Motionären hänvisar till att

Naturvårdsverket nyligen har lämnat ett förslag om att införa ett obligatoriskt register över fritidsbåtar i landet i syfte att bl.a. kunna spåra ägarna till dumpade båtar, att underlätta spårningen av stulna båtar och för att det ska bli lättare att snabbt spåra anhöriga vid sjöräddning. Registeravgiften föreslås vara lägre för mindre båtar och högre för större båtar. Motionären anför att regeringen bör bereda dessa frågor grundligt med målet att i framtiden införa ett båtregister som kan kopplas till en registeravgift.

Kompletterande uppgifter

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen gjorde ett uttalande 1994/95 om ett fritidsbåtsregister (bet. 1994/95:TU12). Utskottet skrev då följande.

Regeringen bör överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhets- och ordningssynpunkt motiverar att det statliga fritidsbåtsregistret återinförs. I det sammanhanget bör regeringen även överväga hur samhällets kostnader för fritidsbåtstrafiken skall betalas. Självfallet bör regeringen vid sina överväganden beakta riksdagens beslut med anledning av motionsyrkandena om en båtskatt och om en obligatorisk ansvarsförsäkring för bl.a. ägare av fritidsbåtar. Resultatet av regeringens överväganden bör redovisas för riksdagen. Vad utskottet nu anför – och som innebär att syftet med samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga torde få anses tillgodosett – bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Härefter har utskottet behandlat motioner om fritidsbåtsregister under ett stort antal riksmöten. Vid det senaste tillfället, våren 2011, hänvisade utskottet till behandlingen våren 2010 då motionsförslag i ämnet hade avstyrkts. Utskottet anförde att det inte hade ändrat uppfattning och avstyrkte motionerna (bet. 2010/11:TU16).

Utredning av Naturvårdsverket

Regeringen gav i december 2009 (dnr M2009/4750/A m.fl.) Naturvårdsverket i uppdrag att föreslå ett system för omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar samt, utifrån Statskontorets förslag i rapporten rapport *Vrak och ägarlösa båtar* (2008:6), föreslå ett system för att spåra ägare samt forsla bort och eventuellt skrota övergivna nedskräpande fritidsbåtar.

Naturvårdsverket presenterade sedermera i juni 2011 rapporten *Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar* (NV-01515-10). I rapporten lämnas bl.a. förslag om att införa ett producentansvarssystem för fritidsbåtar, om ett obligatoriskt fritidsbåtsregister för alla fritidsbåtar som inte är registrerade i något annat register med motsvarande spårningsmöjlighet och om att ändra reglerna för att ge kommunerna bättre möjligheter att omhänderta fartygsvrak.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen i budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) anför att fördelarna med ett register för fritidsbåtar inte är tillräckligt stora. Regeringen påminner om att Sjöfartsverket på regeringens uppdrag 2003 utredde frågan om ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister och att remissinstanserna överlag var kritiska till Sjöfartsverkets rapport. Enligt regeringens mening är det inte klarlagt att kostnaderna med införandet och upprätthållandet av ett register överväger nyttan med det, och mot denna bakgrund meddelar regeringen sin bedömning att det för närvarande inte är motiverat med ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister. Utskottet finner inga skäl till att göra en annan bedömning.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på att Naturvårdsverkets rapport om nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar har remitterats och för närvarande bereds inom Regeringskansliet (Miljödepartementet). I den del som rör omhändertagandet av övergivna båtar har regeringen för avsikt att senare under riksmötet lämna en proposition till riksdagen. Utskottet välkomnar detta.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks motionerna 2011/12:T226 (S) och 2011/12:T227 (S).

Användningen av alkylatbensin

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att utreda hur användningen av alkylatbensin för fritidsbåtar kan öka. Utskottet hänvisar till pågående beredning inom Regeringskansliet.

Bakgrund

Enligt 2010 års Båtlivsundersökning finns det närmare 600 000 fritidsbåtar utrustade med motor i landet. Cirka 30 procent av dessa har en tvåtakts utombordsmotor av traditionell typ med låg verkningsgrad där en stor del av bränslet går ut med avgaserna utan att förbrännas. Denna s.k. spolför-lust har uppskattats utgöra 20–30 procent av bensinförbrukningen. En stor del av de polycykliska aromatiska kolväten (PAH:er) som finns i bensinen följer således med avgaserna ut och hamnar direkt i vattnet, eller i luften över det vatten där båten framförs.

Alkylatbensin har låga halter av svavel, aromater och omättade kolväten, och leder till stora miljövinster jämfört med traditionella bränslen vid användning i motorer utan avgasrening. Traditionella tvåtaktsmotorer körda på alkylatbensin har visat sig kunna ge betydligt lägre utsläpp, 60–

100 gånger, av toxiska PAH:er (se Naturvårdsverkets rapport *Alkylatbensin i småbåtsmotorer – Analys av miljöfördelar*, rapport 6307 från oktober 2009).

Sedan den 1 januari 2006 ska alla nya fyrtaktsmotorer (bensin) och dieselmotorer uppfylla de miljökrav om bl.a. avgasutsläpp som ställs i fritidsbåtsdirektivet (94/25/EG ändrat genom direktiv 2003/44/EG). Kraven gäller fr.o.m. den 1 januari 2007 även för nya tvåtaktsmotorer (bensin). Sedan detta datum sker således ingen försäljning av nya traditionella tvåtaktsmotorer. Utsläpp och bränsleläckage från de moderna motorerna är försumbart jämfört med traditionella tvåtaktsmotorer.

Motionen

Roland Utbult (KD) framhåller i motion 2011/12:T261 behovet av att utreda hur användningen av alkylatbensin för fritidsbåtar kan öka. Motionären pekar på att alkylatbensin är en mycket ren form av motorbränsle jämfört med traditionella fossila bränslen och därför avger mindre miljöfarliga ämnen vid förbränning. Enligt motionären skulle de skadliga utsläppen från äldre tvåtaktsmotorer minska med 80–90 procent vid användning av alkylatbensin. Motionären anför att det finns en vilja hos båtägarna att använda alkylatbensin men att antalet sjö- och bensinstationer som säljer sådan bensin på pump är för få.

Kompletterande uppgifter

I december 2011 lämnades ett förslag till ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg (SOU 2011:82). Här föreslås bl.a. att även fritidsfartyg ska omfattas av förbudet att släppa ut olja från fartyg. Utredaren tillstår att konsekvenserna för båtlivet om förbudet tillämpas fullt ut på fritidsbåtar med traditionella tvåtaktsmotorer blir mycket stora – över en tredjedel av alla båtmotorer är av denna typ, och även om det sedan 2007 inte sker någon nyförsäljning av sådana motorer kommer det att finnas ett stort antal traditionella tvåtaktsmotorer under överskådlig tid. Utredaren menar därför att utsläppet av olja som följer med avgaserna till tvåtaktsmotorer av traditionell typ inledningsvis ska undantas från förbudet. Utredaren konstaterar samtidigt att alkylatbensin, trots de informationsinsatser som hittills har gjorts, inte har fått något stort genomslag – enligt den båtlivsundersökning som Transportstyrelsen lät genomföra 2010 använder bara 4,6 procent av båtägarna alkylatbensin. Om användningen av alkylatbensin inte får ett bättre genomslag, måste det därför enligt utredaren övervägas om det inte behöver vidtas andra åtgärder för att skydda miljön från den miljöpåverkan traditionella tvåtaktsmotorer medför. Utredaren föreslår således att Transportstyrelsen ska ges i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten överväga om det finns behov av föreskrifter som beaktar behovet av att skydda särskilt känsliga miljöer. Utredaren anför att föreskrifterna exempelvis kan innebära att det

inom vissa känsliga områden och tider på året är krav på att använda alky-latbränsle eller t.o.m. totalförbud mot att använda traditionella tvåtaktsmotorer. Det framhålls dock att myndigheterna i detta arbete också måste beakta båtlivets betydelse för att erbjuda naturupplevelser och rekreation.

Utskottets ställningstagande

I betänkandet *Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg* (SOU 2011:82) konstateras att det är svårt att på ett rättvisande sätt uppskatta fritidsfartygens utsläpp av olja. Utredaren anför dock att dessa står för en relativt stor del av fartygstrafikens totala utsläpp av olja i svenska farvatten och att det därför är angeläget att minska utsläppen från fritidsbåtar. Utskottet ansluter sig till denna bedömning.

Det nuvarande fritidsbåtsdirektivet spelar enligt utskottets mening en stor roll i främjandet av en hållbar utveckling genom de miljökrav som direktivet ställer upp. Kraven gäller sedan 2007 för samtliga tvåtaktsmotorer som säljs i landet och direktivets positiva effekter i miljöhänsen märks allteftersom de äldre båtmotorerna byts ut mot nya. Som anförts i ovan nämnda betänkande kommer dock denna utfasning att ta sin tid. Utskottet har mot denna bakgrund redan i samband med genomförandet av ovan nämnda direktiv (prop. 2003/04:88, bet. 2003/04:TU12) anført att det är betydelsefullt att även frågor om att främja en säker och miljömässigt hållbar utveckling för befintliga fritidsbåtar ägnas uppmärksamhet. Denna uppfattning gäller fortfarande och utskottet välkomnar därför att frågan om fritidsbåtarnas utsläpp tas upp i utredningen om förorening från fartyg. Utredningen remissbehandlas för närvarande och kommer därefter att beredas inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet) tillsammans med inkomna synpunkter. Utskottet förutsätter att fortsatta överväganden därigenom kommer att ske av hur befintlig fritidsbåtstrafik kan förbättras i miljöhänsen. Motion 2011/12:T261 (KD) avstyrks följaktligen.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

- 1. Förutsättningarna för svensk sjöfart, punkt 1 (S, MP, V)**
av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T383 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S) i denna del och

avslår motionerna

2011/12:T235 av Tony Wiklander m.fl. (SD) yrkande 1,

2011/12:T274 av Hans Rothenberg och Lars Hjalmered (båda M) och

2011/12:T337 av Staffan Anger (M).

Ställningstagande

Sverige är ett exportberoende land där omkring 90 procent av utrikeshandeln i volymer räknat sker med fartyg. En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är därför en avgörande förutsättning för den svenska industrin och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. Detta gäller i synnerhet för den tunga basindustrin längs med Norrlandskusten och Bottenviken, där de långa avstånden till marknaderna ställer stora krav på en kostnadseffektiv sjöfart.

Enligt vår mening har sjöfarten stor potential att utvecklas. Transporterna till sjöss är ett energieffektivt sätt att transportera tungt gods och är betydligt mer miljövänliga än transportererna på väg. Trafikverket underströk i en rapport om transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder som skickades på remiss den 17 februari 2012 att det inom godstrafiken finns potential att gå över till sjöfart och att kustsjöfarten bör ges de förutsättningar som krävs för att en så stor del som möjligt av den förväntade ökningen av godstransportsvolymerna ska kunna transporteras på sjön. Vi delar denna uppfattning. Det är viktigt att sjöfarten främjas på olika sätt.

Regeringen anför i budgetpropositionen för 2012 att även om mycket av sjötransporterna sker med fartyg som seglar under annan flagg än svensk finns det skäl som motiverar att Sverige bör ha en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. Vi instämmer i denna uppfattning. Vi konstaterar dock att både befintliga och nybeställda fartyg fortsätter att flaggas ut till andra länder. Detta är en utveckling som bl.a. bidragit till att Sverige förlorar både arbetstillfällena och skatteinkomster. Trenden måste brytas. Den borgerliga regeringen har under de senaste åren visserligen tagit initiativ till ett antal utredningar av betydelse för sjöfartsnäringen, men dessvärre har regeringen ännu inte varit förmögen att följa upp dessa med konkreta åtgärder för att stärka vår sjöfartsnäring. Regeringens saktfärdighet är beklämmande.

Isbrytarverksamheten är av väsentlig betydelse för att industrin i hela landet ska kunna producera och exportera varor året om. Vi är positiva till det samarbete som finns på området med länderna runt Östersjön och inte minst det avtal om fördjupat isbrytarsamarbete som regeringen tecknade med Finland i augusti 2011. I Lotsutredningens slutbetänkande *Styra rätt!* (SOU 2008:53) lämnades dock förslag om isbrytarverksamhetens finansiering som skulle omfördela kostnaderna till förfång för sjötransporterna längs Norrlandskusten. Detta är djupt oroande och skapar inte på något sätt bra förutsättningar eller spelregler för den tunga industrin. Enligt vår mening bör isbrytarverksamhetens finansiering snarast tas upp på en gemensam nordisk nivå i syfte att dels ge industrin och sjöfarten långsiktiga spelregler, dels undvika en snedvridning av konkurrensen – alternativt får man kompensera de berörda branscherna för en sådan snedvridning.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

2. Förutsättningarna för svensk sjöfart, punkt 1 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T235 av Tony Wiklander m.fl. (SD) yrkande 1 och avslår motionerna

2011/12:T274 av Hans Rothenberg och Lars Hjalmered (båda M),

2011/12:T337 av Staffan Anger (M) och

2011/12:T383 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S) i denna del.

Ställningstagande

Genom en ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd beslutade regeringen 2009 att begränsa sjöfartsstödet till att endast omfatta fartyg som transporterar gods eller passagerare. En växande del av den internationella sjöfarten ägnar sig dock åt andra aktiviteter till sjöss än just transport av gods eller passagerare. Det kan t.ex. handla om undersökning av havsbotten, kabelläggning eller konstruktionsarbeten i marin miljö. Möjligheten att bedriva sådan sjöfart under svensk flagg har dock försvårats avsevärt genom den ovan nämnda ändringen. Det är angeläget att detta ändras.

Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd har i ett frågesvar (fr. 2010/11:568) anfört att den nuvarande författningen är i enlighet med definitionen i EU-kommissionens bakomliggande riktlinjer för sjöfartsstöd (2004/C 13/03). Jag vill med anledning av detta upplysa om att kommissionen har godkänt ansökningar från andra medlemsstater om bl.a. stöd till kabellägningsfartyg (C 22/09) och stöd till undersökningsfartyg (N 714/2009). Kommissionen har också i ett frågesvar i augusti 2011 (E-006075/2011) förtydligat att bl.a. forskningsfartyg, fartyg som brukas för att lägga rörledningar längs havsbotten och kranfartyg är stödberättigade.

Jag vill i sammanhanget även lyfta fram utredningsbetänkandet *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* (SOU 2010:73) där ett av förslagen för att stärka svenskflaggade fartygs konkurrenskraft var att sjöfartsstöd bör lämnas till samtliga fartyg som omfattas av kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. I utredningen påminns om att EU-kommissionen godkänt den tidigare lydelsen av förordningen om sjöfartsstöd, dvs. innan ändringen från 2009, vilket innebär att kommissionen ansett att den tidigare lydelsen som omfattade fler fartyg låg inom ramen för riktlinjerna. Utredaren föreslår följaktligen att den nuvarande begränsningen i den svenska förordningen om sjöfartsstöd tas bort. Vi i Sverigedemokraterna delar denna uppfattning. Eftersom ändringen återställer förordningstexten till den lydelse som tidigare gällt och som godkänts av EU-kommissionen bör uppmaningen från utredningen höras skyndsamt så att sjöfartsstödet i Sverige även omfattar det växande segment av sjöfarten som sysslar med annat än transport av gods eller passagerare.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

3. Utsläpp av svaveloxider, punkt 2 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2011/12:T383 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S) i denna del och 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 30.

Ställningstagande

Sjöfartens utsläpp av svaveloxider orsakar stora problem för såväl miljön som folkhälsan. Varje år beräknas ca 50 000 förtida dödsfall ske inom Europa till följd av sjöfartens utsläpp. Detta är inte hållbart. Sjöfartens utsläpp av svaveloxider måste minska. Mot denna bakgrund välkomnar vi socialdemokrater att man inom IMO beslutat om skärpta krav vad gäller svavelhalten i marina bränslen. Det är dock angeläget att kraven genomförs på ett sådant sätt att både miljön och den svenska konkurrenskraften gynnas.

En kostnadseffektiv sjöfart och konkurrensneutrala spelregler är oerhört viktiga för ett exportberoende land som Sverige, inte minst med tanke på våra många tunga basindustrier. De skärpta svavelutsläppskraven är kostnadsdrivande för sjöfarten; enligt beräkningar från Sjöfartsverket bedöms de totala transportkostnaderna för sjöfarten kunna öka med ca 20–28 procent. Vi socialdemokrater tror dock att det går att hitta en långsiktig lösning där både basindustrins konkurrensvillkor och miljökraven går att förena. Sjöfartens svavelutsläpp måste minska, men för att värna industrins konkurrenskraft är det enligt vår mening ytterst angeläget att hela EU ska omfattas av samma gränsvärden. Med EU-kommissionens föreslagna ändring av svaveldirektivet skulle konkurrensen kraftigt snedvridas till nackdel för vårt näringsliv i Sverige liksom för många företag i våra grannländer som nyttjar sjöfarten. Detta är inte acceptabelt. Samma bränslekrav måste gälla i hela EU från samma tidpunkt.

En hållbar lösning kräver också tydliga besked om när kraven kommer att skärpas så att industrin kan få bra planeringsförutsättningar. Regeringens hantering av denna fråga har dessvärre präglats av såväl inkonsekvens som ottydlighet, vilket skapat stor osäkerhet för näringslivets aktörer. Det kan noteras att regeringens agerande redan vid ingåendet av det internationella avtalet om att ändra i den s.k. Marpolkonventionens bilaga IV har föranlett konstitutionsutskottet att anlägga vissa synpunkter (bet. 2010/11: KU20), bl.a. om att överenskommelsen inte i något skede har varit föremål för regeringens ställningstagande. Vi finner detta anmärkningsvärt, inte minst mot bakgrund av avtalets konsekvenser för svenskt näringsliv. Det verkar dessutom som om regeringen först långt efter IMO-konferensen 2008 har insett komplexiteten i frågan. I en debattartikel i september förra året meddelade sedermera infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd och handelsminister Ewa Björling att Sverige inte kunde acceptera EU-kommissionens förslag om att anpassa EU:s regler till de gällande kraven i IMO-beslutet. Samtidigt lämnade miljöministern motsatta besked och uppma-

nade rederinäringen och sjöfarten att anpassa sig till de kommande kraven! Av den faktagenommemoria som Regeringskansliet sent omsider tog fram om kommissionens förslag (2011/12:FPM48) framgår att regeringen nu i stort accepterar kommissionens förslag men anser att kravet på 0,10 viktprocent svavel i marina bränslen ska gälla i hela EU från 2015. Vi välkomnar att regeringen inser vikten av att samma krav måste ställas på samtliga fartyg. Vi vill dock i sammanhanget åter understryka behovet av tydliga och långsiktiga spelregler, annars riskerar investeringar i industrin att skjutas på framtiden eller till och med att helt utebli.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

4. Andra miljöfrågor inom sjöfarten, punkt 3 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T340 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3 och avslår motionerna

2011/12:T234 av Anita Brodén (FP) yrkandena 1 och 2,

2011/12:T273 av Anders Hansson (M) och

2011/12:T284 av Lars-Arne Staxäng (M).

Ställningstagande

Sjöfarten är i likhet med järnvägen ett bra transportalternativ eftersom stora mängder gods kan transporteras energieffektivt. Medan utsläppen på land faktiskt minskar fortsätter utsläppen från fartyg att öka. År 2020 förväntas sjöfarten svara för mer än 50 procent av svavel- och kväveutsläppen i Europa. Denna utveckling måste hejdas, bl.a. genom ökade satsningar på energieffektiviseringar. Sjöfarten kan dock bara bli långsiktigt hållbar om den miljöfarliga bunkerolja som fartygen tankas med i dag byts ut mot ett förnybart drivmedel. Biogas är ett lämpligt sådant.

För att värna såväl vattenkvaliteten som djur- och växtlivet och klimatet måste omställningen till förnybara drivmedel ske å det snaraste. För att stimulera denna omställning anser vi också att är angeläget att regeringen satsar mer på forskning och utveckling inom området.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

5. Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar, punkt 4 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:T340 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1 och bifaller delvis motionerna

2011/12:T282 av Mikael Cederbratt (M) i denna del,

2011/12:T398 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 2 och

2011/12:T437 av Ulrika Carlsson i Skövde (C) i denna del.

Ställningstagande

I Sverige utförs i dag bara 7 procent av det inrikes godstransportarbetet till sjöss, att jämföra med övriga Europa där ofta en fem gånger så stor andel av godset fraktas på vattenvägarna. Ett stort hinder för utvecklingen av den inre sjöfarten i Sverige är att våra inre vattenvägar inte är införlivade i EU:s gemenskapslagstiftning om inre vattenvägar. EU-klassade inlandspråmar får följaktligen inte trafikera exempelvis Vänern, Trollhätte kanal eller Göta älv; i stället måste fartyg i dessa vatten uppfylla de omfattande krav som gäller för havsbaserad sjöfart. Detta är inte rimligt. Inre vattenvägsutredningen (N 2009:15) lämnade i januari 2011 betänkandet *Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar* (SOU 2011:4) med förslag till hur genomförandet av EU:s lagstiftning om inre vattenvägar ska åstadkommas i svensk rätt. Det är angeläget att regeringen nu vidtar de åtgärder som krävs för att ovannämnda vattendrag ska införlivas i EU:s regelverk snarast möjligt.

I sammanhanget vill vi också framhålla att det genom att Vänern förs in i EU:s regelverk blir möjligt att få medfinansiering från EU för t.ex. investeringar i slussarna i Trollhättan, vilka är i stort behov av upprustning för att den framtida sjöfarten i Göta älv ska kunna säkras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

6. Inlandssjöfartens förutsättningar, punkt 5 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T298 av Berit Högman m.fl. (S),

2011/12:T445 av Jörgen Hellman m.fl. (S) yrkande 2 och

2011/12:T446 av Jörgen Hellman m.fl. (S),

bifaller delvis motion

2011/12:T398 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 1 och

avslår motionerna

2011/12:T282 av Mikael Cederbratt (M) i denna del och

2011/12:T437 av Ulrika Carlsson i Skövde (C) i denna del.

Ställningstagande

Sjöfarten är ett miljövänligt sätt att transportera varor och är därför viktig att utveckla för att minska utsläppen från vägtrafiken. Sjöfarten är också samhällsekonomiskt lönsam då den minskar slitaget på vägarna, vilket minskar behovet av nyinvesteringar. Genom att flytta över transportererna från väg till vatten gör vi samtidigt vägarna mer trafiksäkra. Med t.ex. en pråmpendel per dygn med flis från Värmland till den planerade biogasfabriken i Göteborg skulle en godsmängd motsvarande 7 200 lastbilar årligen kunna flyttas över från vägarna. Det är angeläget att denna möjlighet tillvaratas. Åtgärder måste vidtas för att stärka och utveckla den svenska inlandssjöfarten.

I dag har Vänersjöfarten en outnyttjad potential; den totala godsvolymen har långsamt sjunkit sedan mitten av 1980-talet samtidigt som de totala godsvolymerorna till och från Vänerområdet har ökat. Det finns därför i dag stor kapacitet att utnyttja i vattenleden och i hamnarna runt Vänern. Härigenom skulle transportsystemet snabbt kunna få ett kapacitetstillskott som minskar systemets sårbarhet samtidigt som dess flexibilitet ökar. Utöver Vänersjöfartens stora miljöpolitiska betydelse vill vi även betona att Vänersjöfarten är viktig från en regionalpolitisk synpunkt; tillsammans med hamnarna runt Vänern utgör denna en betydande näring med avgörande betydelse för många av de industrier som finns i området.

Vidare vill vi framhålla det dubbla samhällsintresset av en hög vattennivå i Vänern: Det ena är att främja sjöfarten och det andra är att tillvarata vattenkraften. Samtidigt får man inte bortse från de risker som finns för vattennivån till följd av de pågående klimatförändringarna. Det är ange-

läget att dessa risker undersöks och förtydligas. Vi anser också att det behövs en gemensam hållning från staten och kommunerna runt Vänern om vem som har det yttersta ansvaret för miljö- och sjösäkerheten på Vänern, inte minst med tanke på att Vänern är en världens största sötvattentäcker och försörjer stora mängder med människor med sötvatten.

En del förbättringar har förvisso gjorts för att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten, bl.a. när det gäller slussarna i Trollhättan, men fler åtgärder krävs, inte minst mot bakgrund av att de nuvarande slussarna i Trollhätte kanal beräknas ha en maximal livslängd på 20 år. I den rapport som Trafikverket skickade på remiss den 17 februari 2012 om transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder framhålls att möjligheten att använda vattenvägar bör ges större tyngd. Trafikverket föreslår också flera specifika satsningar för Vänersjöfarten, t.ex. för Trollhättan och Göta älv. Vi välkomnar detta. I sammanhanget vill vi också framhålla vikten av att framtida broar över Göta älv inte hindrar Vänersjöfartens fortsatta utveckling.

Vi anser sammanfattningsvis att det är angeläget att säkra och investera i Väners sjöfart. Regeringen bör skyndsamt lämna besked om vilka åtgärder som kommer att genomföras för att förbättra förutsättningarna för denna.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

7. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 6 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2011/12:T223 av Thoralf Alfsson (SD) och

2011/12:T470 av Carina Herrstedt (SD) samt

avslår motionerna

2011/12:T254 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda S),

2011/12:T416 av Christer Engelhardt (S) och

2011/12:T445 av Jörgen Hellman m.fl. (S) yrkande 3.

Ställningstagande

En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är en avgörande förutsättning för den svenska industrin och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. Trelleborgs hamn är i dag Östersjöns största järnvägs-hamn och Sveriges andra hamn när det gäller såväl anlöp som godsvolym räknat i ton. Även Europeiska kommissionen lyfter fram hamnens betydelse och har i det paket med förslag om den transeuropeiska transportin-

frastrukturen som presenterades den 19 oktober 2011 (KOM(2011) 665 m.fl.) utpekade Trelleborgs hamn som en av de prioriterade hamnarna i det europeiska stomnätet. Vi sverigedemokrater välkomnar detta. Hamnen måste dock expandera och utvecklas för att kunna ta emot större färjor och mer tonnage. En utbyggnad av vågbrytare och muddring av hamnen pågår redan nu, och inom en snar framtid måste ytterligare investeringar på över 1 miljard kronor göras. Vi vill i sammanhanget framhålla att det inte är rimligt att Trelleborgs kommun måste gå i borgen för Trelleborgs hamn AB:s låneförpliktelser. Givet hamnens betydelse för hela landet anser vi i stället att staten bör ta ekonomiskt ansvar för utbyggnaden av Trelleborgs hamn och därför också åta sig borgensåtagandet för utbyggnaden.

En väl fungerande sjöfart är också av stor betydelse för turistnäringen i Östersjön. Bland annat har den färjetrafik som bedrivits mellan Gotland och Grankullavik på Öland varit mycket uppskattad. Inloppet till Grankullavik är dock mycket smalt och trångt, vilket återkommande har medfört inställda turer av säkerhetsskäl vid hårda vindar. För att undvika inställda turer på linjen krävs en breddning och förbättring genom andra åtgärder av farleden in till Grankullavik. Vi anser att ett riktat ekonomiskt stöd bör ges för detta.

Regeringen har aviserat sin avsikt att under mandatperioden återkomma med ett förslag till nytt infrastrukturbeslut. Det är viktigt att regeringen då tar med de angelägna satsningar som jag redovisar ovan.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

8. Svävarfart, punkt 8 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:T296 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S).

Ställningstagande

Svävarfarten har stort potential att bli vanligare i Sverige. Förutom den stora fördelen att kunna färdas över både vatten och is har svävare också en stor miljömässig fördel jämfört med båtar då det behövs avsevärt mindre energi för framdrivning. Med nyare maskiner och modernare teknik har dessutom svävarens tidigare nackdel med relativt mycket buller förändrats i dag. Enligt vår mening försvåras svävarfartens utveckling av

dagens byråkratiska reglering som bygger på en föråldrad syn på svävare. Regleringen bygger bl.a. på att länsstyrelserna ska lämna tämligen detaljerade tillstånd för var och när svävare får framföras, en ordning som varit oförändrad sedan svävarfartsförordningen (1986:305) trädde i kraft i juli 1986. För att underlätta för en mer utbredd svävarfart, t.ex. för att möta nya behov av sjötransporter vintertid som uppstår när allt fler sjöförlagda vindkraftparker anläggs, bör lagstiftningen som styr regelverket för svävarfart bli mer generell, likt det som reglerar framförandet av båtar. I sammanhanget anser vi dock att det är rimligt att fastställa högsta tillåtna bullernivåer för nya svävare liksom eventuella begränsningar för områden där svävare inte får framföras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

9. Sjösäkerheten inom fritidsbåtlivet, punkt 9 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:T209 av Christina Oskarsson (S),

2011/12:T387 av Catharina Bråkenhielm (S) och

2011/12:T402 av Lotta Olsson (M),

bifaller delvis motion

2011/12:T350 av Thomas Finnborg (M) och

avslår motion

2011/12:T385 av Anna Wallén (S).

Ställningstagande

Den tidigare nedåtgående trenden för antalet dödsolyckor inom fritidsbåtlivet har planat ut under det senaste decenniet. Hittills under 2000-talet har i genomsnitt ca 37 personer omkommit per år; 2011 uppgick antalet till 41. Detta är inte tillfredsställande. Åtgärder behöver vidtas för att ytterligare minska antalet omkomna inom fritidsbåttrafiken, vilket också är vad vi föresatt oss genom det etappmål inom sjötransportområdet som beslutades 2009 (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

Många av dem som omkommit i olyckor med fritidsbåtar har inte använt flytväst. Svenska Livräddningssällskapet framhåller att fler än 30 liv hade kunnat sparas 2011 med en obligatorisk användning av flythjälpmedel. För de senaste tio åren uppgår motsvarande siffra till ca 240 människor. Det är därför angeläget att flytvästanvändningen blir bättre. I

våra grannländer Norge, Danmark och Finland är det obligatoriskt att ha flytväst i fritidsbåtar. Vi anser att en sådan lagstiftning borde kunna införas även i Sverige.

Flytvästar räddar inte bara liv om man har hamnat i vattnet, utan de är också viktiga för att kunna varna snabbgående båtar för mindre båtar och kanotister i farleden. Under sommartid är båtrafiken livlig på våra sjöar och utefter kusterna, med tusentals människor som åker motorbåt, seglar, ror eller paddlar i vattendragen. Ofta syns dock de mindre roddbåtarna och kanoterna dåligt på vattnet eftersom de är målade i mörk färg eller saknar lanternor eller reflexer. Med hjälp av flytvästar som är väl synliga skulle fritidsbåtarnas synbarhet öka markant. En förbättrad synbarhet skulle dessutom vara av stor betydelse för räddningsarbetet till sjöss.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

10. Register för fritidsbåtar, punkt 10 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkänner för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:T226 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S) och bifaller delvis motion 2011/12:T227 av Hillevi Larsson (S).

Ställningstagande

Det obligatoriska båtregister som tidigare fanns avskaffades av den borgerliga regering som tillträdde i början av 1990-talet. Enligt vår uppfattning är det angeläget att återinföra ett sådant båtregister.

Flera skäl talar för detta. Först och främst skulle sjösäkerheten öka. Ett register skulle underlätta vid såväl inträffade olyckor och tillbud som vid förebyggande sjösäkerhetsarbete. Genom registrering, med tydligt registreringsnummer, skapas också förutsättningar för en säker identifiering av fritidsbåtar, vilket underlättar övervakningen. Systemet skulle samtidigt försvåra smitning från en olycksplats. Även vid stöld och annan brottslighet skulle ett obligatoriskt båtregister vara till stor nytta. Polisen och Kustbevakningen skulle lättare kunna identifiera stulna båtar och därmed klara upp det ständigt ökande antalet båtstölder. I dag är det svårt att finna

ägarna till de båtar som påträffas och som saknar någon form av märkning. Uppklaringsprocenten är flerfaldigt mycket högre för stulna bilar än för stulna båtar.

Frågan om återinförande av ett obligatoriskt båtregister har varit föremål för utredning, och flera tunga remissinstanser är positiva till att ett sådant system återinförs eftersom det kan underlätta arbetet för många intressenter. De kontakter som vi har haft med Svenska Sjöräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen och tullen har bekräftat detta. Registret kan enligt vår mening vara självfinansierande genom att båtägarna får betala en mindre avgift när de registrerar sig.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

Särskilt yttrande

Utsläpp av svaveloxider, punkt 2 (MP, V)

Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP) anför:

Sjöfartens utsläpp av svaveloxider orsakar stora problem för miljön, inte minst vad gäller föroreningen. Utsläppen orsakar också stora problem för folkhälsan. Varje år beräknas ca 50 000 förtida dödsfall ske inom Europa till följd av sjöfartens utsläpp. Detta är inte hållbart. Sjöfartens utsläpp av svaveloxider måste minska. De dyrbara investeringar som gjorts för att minska utsläppen på land från industrier och fordon riskerar att gå förlorade på grund av att fartygsbränslet har så låga miljökrav. Mot denna bakgrund välkomnar vi i Miljöpartiet och Vänsterpartiet att man inom IMO kommit överens om skärpta krav vad gäller svavelhalten i marina bränslen. Det är angeläget att dessa regler förs in i EU-lagstiftningen, och vi är därför positiva till EU-kommissionens förslag om att anpassa det befintliga direktivet (1999/32/EG) vad gäller svavelhalten i marina bränslen.

Östersjön är på grund av att regionen är extra känslig klassad som s.k. utsläppskontrollområde för svavel, vilket innebär skärpta krav vad gäller svavelhalten i de marina bränslen som används där. Vi välkomnar denna ordning. Likaså är vi positiva till beslutet i IMO om att den 1 januari 2015 sänka taket för svavelhalten i bränslena som används i sådana områden till 0,1 viktprocent. Genom IMO:s nya krav förväntas utsläppen av svaveloxider från sjöfartssektorn sänkas betydligt inom EU – i Östersjön och Nordsjön väntas minskningen överstiga hela 90 procent! Av EU-kommissionens konsekvensanalys av förslaget (SEC(2011) 918) framgår att de skärpta svavelutsläppskraven kommer att leda till positiva effekter i form av bättre hälsa och minskad dödlighet i EU motsvarande 15–34 miljarder euro. Till detta ska läggas besparingar i form av lägre kostnader för bl.a. miljövård och skador på grödor och skog. Det är angeläget att tillvarata dessa hälso- och miljövinster!

Det har i debatten förts fram att utformningen av EU-kommissionens förslag om skärpta utsläppskrav i utsläppskontrollområden skulle riskera att kraftigt snedvrída konkurrensen till nackdel för vårt näringsliv i Sverige. Vi vill mot denna bakgrund påminna om att det inte bara är Östersjön och Sverige som skulle få de nya högre kraven utan även Storbritanniens kust och kusterna runt USA och Kanada. Detta borgar också för att det kommer att uppstå en stor efterfrågan på ny teknik för att möta de skärpta kraven, teknik som kommer att kunna komma hela sjöfarten till gagn.

Det är viktigt att stimulera industrin till en snabb omställning till de nya utsläppskraven. Av stor betydelse i sammanhanget är bl.a. att se till att industrin får bra planeringsförutsättningar med hjälp av tydliga besked om när kraven kommer att skärpas. Regeringens ståndpunkt i frågan om sva-

veldirektivet har dessvärre präglats av stor otydlighet med olika besked från olika ministrar. I en debattartikel i september förra året meddelade infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd och handelsminister Ewa Björling att Sverige inte kunde acceptera EU-kommissionens förslag om att anpassa EU:s regler till de gällande kraven i IMO-beslutet. Samtidigt lämnade miljöministern motsatta besked och uppmanade rederinäringen och sjöfarten att anpassa sig till de kommande kraven. Som framgår av Regeringskansliets faktapromemoria om kommissionens förslag (2011/12: FPM48) har dock regeringen sent omsider kunnat ställa sig bakom kommissionens förslag, men med tillägget att man anser att kravet på 0,10 viktprocent svavel i marina bränslen ska gälla i *hela* EU från 2015 och att man avser att verka för detta. Vi välkomnar regeringens ståndpunkt. Vi vill dock understryka vikten av att hålla fast vid att de skärpta kraven på maximalt 0,1 viktprocent svavel ska tillämpas i utsläppskontrollområdena från 2015, även om regeringen inte skulle vinna framgång i kravet på att motsvarande svavelbegränsning ska gälla i övriga delar av EU. Sverige måste vara ett föredöme i miljöarbetet, både för miljöns skull och för Sveriges trovärdighet som miljönation.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011

2011/12:T209 av Christina Oskarsson (S):

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

2011/12:T223 av Thoralf Alfsson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge ekonomiskt stöd för förbättringar av farleden in till Grankullavik.

2011/12:T226 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda S):

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

2011/12:T227 av Hillevi Larsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i framtiden införa ett båtregister som kan komma att avgiftsbeläggas.

2011/12:T234 av Anita Brodén (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om samordnade internationella åtgärder för att rädda Östersjön.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förlägga en övervakningscentral för Östersjöns sjöfart till Gotland.

2011/12:T235 av Tony Wiklander m.fl. (SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta bort begränsningen i sjöfartsstöd enligt förordningen (2201:770) om sjöfartsstöd så att stödet även omfattar det växande segment av sjöfarten som sysslar med annat än transport av gods och passagerare.

2011/12:T254 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Strömsholms kanal.

2011/12:T261 av Roland Utbult (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utreda hur användningen av alkylatbensin för fritidsbåtar kan ökas.

2011/12:T273 av Anders Hansson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utreda möjligheten att införa ett krav på katalytisk avgasrening på fartyg i färjetrafik till och från svenska hamnar.

2011/12:T274 av Hans Rothenberg och Lars Hjalmered (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att svensk sjöfart även framgent kan inta en ledande position internationellt.

2011/12:T282 av Mikael Cederbratt (M):

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

2011/12:T284 av Lars-Arne Staxäng (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att minska riskerna för oljeutsläpp längs Sveriges kuster.

2011/12:T296 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förändrade regler för användande av svävare.

2011/12:T298 av Berit Högman m.fl. (S):

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

2011/12:T337 av Staffan Anger (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sjöfartsverkets monopolställning på lotsmarknaden.

2011/12:T340 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omställningen till förnybara drivmedel också ska omfatta sjöfarten.

2011/12:T350 av Thomas Finnborg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatorisk flytväst i fritidsbåt.

2011/12:T358 av Lars Hjalmered och Lars-Arne Staxäng (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om regelverk och utbildning för traditionsfartyg, större privata båtar och utbildningsfartyg.

2011/12:T383 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kostnadseffektiv sjöfart och konkurrensneutrala spelregler.

2011/12:T385 av Anna Wallén (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa krav på båtkörkort.

2011/12:T387 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på flytväst i fritidsbåtar.

2011/12:T398 av Anita Brodén m.fl. (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att överföra godstrafik från vägar till båtar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren bör införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.

2011/12:T402 av Lotta Olsson (M):

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

2011/12:T407 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att instruera Transportstyrelsen att ändra det svenska tolkningsbeslutet av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt traditionsfartyg har för skärgårdsboendes utkomstmöjligheter liksom för turismen och den oerhört viktiga bilden av en levande skärgård.

2011/12:T416 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att anlägga en kryssningskaj i Visby.

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S):

30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om svavelhalten i fartygsbränslen.

2011/12:T437 av Ulrika Carlsson i Skövde (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om genomförandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar i svensk rätt, om Vänerhamnarnas status som strategiska hamnar och om att stärka konkurrenskraften för Vänersjöfarten.

2011/12:T445 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utvecklingsstrategi för Vänersjöfarten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Dalslands kanal.

2011/12:T446 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

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

2011/12:T470 av Carina Herrstedt (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det borgensåtagande för Trelleborg Hamn AB:s utbyggnadslån som Trelleborgs kommun står för i dag samt nya borgensåtaganden för kommande utbyggnader övertas av svenska staten.