

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2016/17:3741

av **Ola Johansson m.fl. (C)**

### med anledning av prop. 2016/17:178 Skärpt ansvar för fartygsvrak

---

#### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta ett regelverk som omfattar vrak från fritidsfartyg i fler områden än allmänna farleder och hamnar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nedskräpning med övergivna fartyg och fritidsbåtar i vattenområden och hamnar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder mot redan sjunkna fartyg i svenska vatten och tillkännager detta för regeringen.

#### Motivering

Centerpartiet ser mycket positivt på att regeringen vidtar åtgärder gällande fartygsvrak och att de enligt principen om att förorenaren ska betala föreslår ökat ansvar för fartygsägaren. Vi ser dock att det finns anledning för regeringen att genom tillträdet till internationella Nairobikonventionen och lagändringar som följer av detta, fortsätta arbetet med att ta fram ett utvidgat nationellt regelverk för vrak.

Sveriges Kommuner och Landsting, samt Havs- och vattenmyndigheten påpekar att det också behövs regler för andra vrak, exempelvis fritidsfartyg, som inte kommer att omfattas av det nya lagförslaget. Remissinstanser som Naturvårdsverket konstaterar även att vrak kan utgöra stora problem också utanför allmänna farleder och hamnar och att regelverk därför även bör omfatta allt inlandsvatten.

Propositionen omfattar endast vrak som utgör en fara, vilket innebär att vrak som inte utgör någon fara utan endast är att anse som skräp inte omfattas. I flera delar av landet upplevs övergivna båtar som ett problem när ägarna lämnar båtarna kvar i stället för att skrota, eller ställa upp dem. Regeringen menar dock att dessa problemområden inte är tillämpbara inom ramen för konventionen och att det därför inte är möjligt att lägga fram sådana lagförslag i samband med propositionen. Den hänvisar till att den

inte inom ramen för detta ärende har underlag för att föreslå ett mer omfattande tillämpningsområde.

Mot det kan anföras att svenska farvatten till stor del består av inlandsvatten, centrala hamnar och farvatten som inte betecknas som allmänna, vilka trafikeras med såväl kommersiell sjöfart som turist- och fritidsbåtar. Såvitt vi förstår är det regeringens avsikt att lagen ska gälla ”allt svenskt sjöterritorium utan undantag”. Centerpartiet anser mot den bakgrunden att det är angeläget att skyndsamt utreda ett regelverk som omfattar fler vrak som exempelvis fritidsfartyg, vrak som inte utgör en fara utan som är att anse som skräp och att det omfattar allt inlandsvatten, inklusive stränder. Regeringen bör därför snarast återkomma till riksdagen med sådana förslag.

Det måste anses som anmärkningsvärt att samtliga remissinstanser förutom den som utpekats som ansvarig myndighet tillstyrker förslaget att peka ut Sjöfartsverket som ansvarig myndighet för åtgärder som ska vidtas enligt konventionen. Valet av myndighet borde därför kunna ifrågasättas. Centerpartiets önskemål om en vidgad syn på fartyg och vatten understryker dock att det borde vara Sjöfartsverket, inte Transportstyrelsen, som utses. Vi vill betona vikten av samråd med Kustbevakningen och Havs- och vattenmyndigheten om huruvida ett vrak kan utgöra en miljörisk, eller fara för sjösäkerheten och det rörliga friluftslivet.

Regeringens proposition hanterar inte heller redan befintliga vrak i svenska vatten. Enligt Naturvårdsverket finns det i dag ca 17 000 vrak längs Sveriges kuster. Av dem har Sjöfartsverket klassat 300 som miljöfarliga, och ett trettiotal av dem bedöms utgöra en akut miljöfara. Dessa sjunkna fartyg innebär ett hot mot det marina ekosystemet men också mot turism och fiskenäringen i det drabbade området. I Sjöfartsverkets rapport ”Miljörisker sjunkna vrak II Undersökningsmetoder och miljöaspekter” från 2015 (dnr 1399-14-01942-15) konstateras att myndighetsansvaret för miljöpåverkan från befintliga vrak är otydligt och att hanteringen av befintliga vrak därför inte är så effektiv som den borde vara. Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. Kustbevakningen ansvarar för miljöräddning till sjöss inklusive oljebekämpning. Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket har ett delat ansvar för miljöövervakningen av den marina miljön. Havs- och vattenmyndigheten har huvudansvaret för den pågående havsplaneringen och havsmiljödirektivets åtgärdsprogram för havsmiljön. Vidare har Havs- och vattenmyndigheten det övergripande ansvaret för miljöövervakningsprogrammet Kust och hav, medan Naturvårdsverket ansvarar för de delar som rör miljögifter i den marina miljön. Det finns däremot inget uttalat myndighetsansvar för vem som ska utreda och föreslå åtgärder gällande sjunkna vrak och den fara dessa kan utgöra för de marina ekosystemen. Det är därför viktigt att regeringen tydliggör berörda myndigheters ansvar för befintliga vrak samt återkommer till riksdagen med förslag på lagstiftning kring redan sjunkna fartyg.

*Ola Johansson (C)*

*Kristina Yngwe (C)*

*Anders Åkesson (C)*