



Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen ställer sig bakom regeringens förslag till ändring i barlastvattenlagen. Lagändringen innebär att inspektioner av utländska fartyg i form av s.k. hamnstatskontroll kan utföras i enlighet med internationella bestämmelser och att samtliga åtgärder enligt lagen som bör kunna avgiftsbeläggas täcks av bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter. Lagändringen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen lägger regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om statliga investeringar i allmänna farleder till handlingarna och avslår de motionsyrkanden om urvalsprocessen, samhälls-ekonomiska analyser och fyrstegsprincipen som har väckts med anledning av skrivelsen.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå övriga motionsyrkanden, bl.a. med hänvisning till pågående utrednings- och beredningsarbete. Motionerna handlar bl.a. om svensk sjöfarts konkurrenskraft, inlandssjöfart och kustsjöfart samt vissa miljöfrågor.

I betänkandet finns 7 reservationer (M, SD, C, L, KD).

Behandlade förslag

Proposition 2016/17:134 Komplettering av barlastvattenlagen.

Skrivelse 2016/17:164 Riksrevisionens rapport om statliga investeringar i allmänna farleder och 3 yrkanden från en följdmotion väckt med anledning av skrivelsen.

4 yrkanden från motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden.

Cirka 20 motionsyrkanden om sjöfartsfrågor från allmänna motionstiden 2016/17.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Propositionens och skrivelsens huvudsakliga innehåll	6
Bakgrund	6
Utskottets överväganden.....	9
Regeringens proposition om komplettering av barlastvattenlagen	9
Svensk sjöfarts konkurrenskraft	13
Närmare om sjöfartsstödet.....	21
Inlandssjöfart och kustsjöfart.....	24
Farleds- och lotsningsavgifter	36
Riksrevisionens rapport om statliga investeringar i allmänna farleder	43
Vissa miljöfrågor.....	48
Båtregister	58
Flytväst i fritidsbåt.....	60
Förarbevis för vattenskotrar	63
Reservationer	66
1. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (M, C, L, KD).....	66
2. Närmare om sjöfartsstödet, punkt 3 (M).....	67
3. Inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 4 (M, C, L, KD).....	68
4. Farleds- och lotsningsavgifter, punkt 5 (SD).....	70
5. Farleds- och lotsningsavgifter, punkt 5 (KD)	72
6. Riksrevisionens rapport om statliga investeringar i allmänna farleder, punkt 6 (SD).....	72
7. Vissa miljöfrågor, punkt 7 (L).....	74
Särskilt yttrande.....	75
Vissa miljöfrågor, punkt 7 (V)	75
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	76
Proposition 2016/17:134	76
Skrivelse 2016/17:164.....	76
Följdmotionen	76
Motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21	76
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17	77
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	80

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens proposition om komplettering av barlastvattenlagen

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:134.

2. Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkandena 27 och 28,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 19.2 i denna del.

Reservation 1 (M, C, L, KD)

3. Närmare om sjöfartsstödet

Riksdagen avslår motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 44.

Reservation 2 (M)

4. Inlandssjöfart och kustsjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:28 av Lars Tysklind och Said Abdu (båda L) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2162 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 26,

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 43 och 45,

2016/17:2939 av Cecilia Widegren (M),

2016/17:3183 av Penilla Gunther (KD),

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 13 i denna del och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 19.2 i denna del.

Reservation 3 (M, C, L, KD)

5. Farleds- och lotsningsavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1368 av Jimmy Ståhl (SD),

2016/17:1392 av Jimmy Ståhl (SD),

2016/17:1813 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD),

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 11, 12 och 14 samt

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 19.2 i denna del.

Reservation 4 (SD)

Reservation 5 (KD)

6. Riksrevisionens rapport om statliga investeringar i allmänna farleder

Riksdagen avslår motion

2016/17:3710 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkandena 1–3 och

lägger skrivelse 2016/17:164 till handlingarna.

Reservation 6 (SD)

7. Vissa miljöfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:500 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2016/17:1342 av Jan Lindholm (MP),

2016/17:1989 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 3,

2016/17:3166 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 8 och

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 13 i denna del.

Reservation 7 (L)

8. Båtregister

Riksdagen avslår motion

2016/17:1046 av Caroline Helmersson Olsson och Hans Ekström (båda S) yrkande 2.

9. Flytväst i fritidsbåt

Riksdagen avslår motion

2016/17:2250 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M).

10. Förarbevis för vattenskotrar

Riksdagen avslår motion

2016/17:1693 av Isak From (S).

Stockholm den 30 maj 2017

På trafikutskottets vägnar

Jessica Rosencrantz

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Jimmy Ståhl (SD) och Lars Tysklind (L).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2016/17:134 Komplettering av barlastvattenlagen. Inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) antogs i februari 2004 den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenkonventionen). Sverige anslöt sig till konventionen 2009 efter riksdagens godkännande (prop. 2008/09:229, bet. 2009/10:TU13, rskr. 2009/10:21). Barlastvattenlagen (2009:1165) och övriga lagändringar som krävdes för att genomföra konventionen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeringen beslutade den 9 februari 2017 att dessa författningar ska träda i kraft den 8 september 2017. Inom Näringsdepartementet utarbetades under hösten 2015 en promemoria med förslag till kompletteringar av barlastvattenlagen (2009:1165). Promemorian har remissbehandlats. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har inhämtat Lagrådets yttrande. Lagrådet hade inga invändningar mot förslagen.

I detta betänkande behandlar utskottet även regeringens skrivelse 2016/17:164 Riksrevisionens rapport om statliga investeringar i allmänna farleder och en motion som har väckts med anledning av skrivelsen.

Vidare behandlar utskottet 24 motionsyrkanden om sjöfartsfrågor från allmänna motionstiden 2016/17 samt 4 yrkanden från motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilaga 1.

I samband med beredningen av ärendet genomförde utskottsdelegationer studiebesök i Nederländerna hösten 2016 och i Tyskland i februari 2017, där olika sjöfartsfrågor togs upp. Vid utskottssammanträdet den 25 april 2017 informerade företrädare för Trollhättans stad, Region Värmland, Västra Götalandsregionen och Trafikverket om Vänersjöfarten och slussarna i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet. Vid utskottssammanträdet den 9 maj 2017 informerade Riksrevisionen genom riksrevisor Ingvar Mattson utskottet om innehållet i granskningsrapporten om statliga investeringar i allmänna farleder (RiR 2016:30) samt iakttagelser i bl.a. en revisionsrapport om Sjöfartsverket. Vid utskottssammanträdet den 18 maj 2017 informerade representanter för föreningen Svensk Sjöfart om aktuella sjöfartsfrågor.

Utskottet har tidigare under riksmötet behandlat regeringens proposition om ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg (prop. 2016/17:135, bet. 2016/17:TU15). Utskottet har även behandlat motionsförslag om sjöfartens klimatpåverkan i betänkande 2016/17:TU12 Fossiloberoende transporter. Utskottet behandlade vidare frågor om trafikens infrastruktur och vissa frågor om globala lösningar för bl.a. sjöfarten i betänkande 2016/17:TU4 Infrastruktur för framtiden.

Propositionens och skrivelsens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen ändringar i barlastvattenlagen (2009:1165) för att säkerställa att inspektioner av utländska fartyg i form av s.k. hamnstatskontroll kan utföras i enlighet med internationella bestämmelser. Vidare föreslås en ändring i lagen så att samtliga åtgärder enligt lagen som bör kunna avgiftsbeläggas täcks av bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter. Den föreslagna lagändringen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen har gjort i rapporten Statliga investeringar i allmänna farleder (RiR 2016:30). Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten.

Bakgrund

Mål och inriktning

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har vidare beslutat om två jämbördiga delmål: funktionsmålet Tillgänglighet och hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131). De båda delmålen har konkretiserats i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

År 1996 antog riksdagen dessutom ett näringspolitiskt inriktat mål för sjöfarten, nämligen dels att på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen, dels att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1).

I augusti 2015 beslutade regeringen om En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö. Strategin syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima hållbara näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.

Sjöfartens utveckling

Sjöfarten är av stor betydelse för transportsystemet. Sverige har en av Europas längsta kuststräckor och goda djupförhållanden till farleder i de flesta hamnar. Över 80 procent av världshandeln, 90 procent av EU:s handel och 85 procent av Sveriges utrikeshandel transporteras via sjövägar. Utöver det transporteras årligen ca 30 miljoner passagerare mellan Sverige och utlandet.

Enligt Trafikanalys omfattade den svenska sjöfarten och dess omgivningsföretag 2014 totalt omkring 100 000 anställda, beroende på vilka företag som inkluderas. Inom den direkta sjöfartsnäringsarbetade ca 15 000 personer,

varav ca 10 000 personer på fartyg. Kopplad till sjöfartsklustret finns också en betydande maritim utrustningsindustri. Denna industri är till betydande delar exportorienterad och inriktad mot fartyg, offshore och marina installationer. Det finns även företag verksamma inom serviceområdet som har en koppling till sjöfarten. Dessa företag är koncentrerade till storstadsregionerna Göteborg och Stockholm, med tonvikt på Göteborgsregionen. Inom området återfinns bl.a. skeppsmäklare, klassificeringssällskap, finans-, management- och bemanningsbolag samt företag verksamma inom marin mätning. Vidare kan nämnas sjöfartens betydelse för turismen och varumärket Sverige. Dessutom är hamnar, fartyg och annan kustnära verksamhet i viss utsträckning beroende av turismen.

Trafikanalys definierar svensk sjöfart som den del av världssjöfarten som kontrolleras av svenska intressen från svenskt territorium. Den består dels av den svenskregistrerade handelsflottan, dels av flottan som, trots att den är registrerad i ett annat land, ägs eller kontrolleras av svenska rederier. Enligt statistik från Trafikanalys bestod den svenskregistrerade handelsflottan, mätt i antalet fartyg över 100 brutto, 2015 av 319 fartyg, vilket var det lägsta antalet sedan 1970 när mätperioden började. Jämfört med 2014 var minskningen ett fartyg eller 0,3 procent. Med bruttodräktighet som mått ökade det sammanlagda tonnaget däremot med 2 procent och uppgick till 1 185 miljoner. Antalet lastfartyg uppgick till 125, varav 30 var tankrar, 6 bulkfartyg och 89 torrlastfartyg. Jämfört med året innan innebar det en minskning med tre torrlastfartyg. Passagerarfartygen ökade med två och uppgick vid årsskiftet till 194 fartyg. Av de 194 var 41 färjor och de andra 153 var övriga passagerarfartyg. Den svenskkontrollerade flottan har fortsatt att växa. Under 2014 växte antalet fartyg i svensk regi med 3 procent, från 825 till 850 handelsfartyg. Enligt Trafikanalys finns 320 av de 850 svenskkontrollerade fartygen i svenskt register, dvs. 38 procent.

Enligt statistik från Trafikanalys uppgick antalet fartygsanlöp i de svenska hamnarna under 2015 till 76 456, vilket var en minskning med 2 procent jämfört med föregående år. Flertalet fartyg gick i direkt utrikes fart.

År 2015 reste 26 miljoner passagerare med färjor som gick i utrikes trafik. Detta var en oförändrad nivå jämfört med föregående år. Stockholm och Helsingborg var de hamnar som hade flest fartygspassagerare – 8,4 respektive 7,7 miljoner.

Samma år hanterades totalt 170 miljoner ton gods över kaj i de svenska hamnarna, varav 92 miljoner ton lossades och 78 miljoner ton lastades. Såväl lastade som lossade godskvantiteter ökade med 1 procent vardera jämfört med föregående år. Godskvantiteterna ökade för de flesta lasttyperna, särskilt för flytande bulk och torrbulkgods med 4 respektive 5 procent. Av de 92 miljoner ton gods som lossades under året, varav 11 miljoner ton fraktats inom Sverige, svarade de nordiska grannländerna för 21 miljoner ton och övriga länder inom EU för 39 miljoner ton. De fem största hamnarna svarade tillsammans för hälften av landets totala godshantering. Transportarbetet med utrikes gods uppgick till 29,3 miljarder tonkilometer – en ökning med 3 procent från 28,4

miljarder föregående år. Transportarbetet med inrikes gods ökade jämfört med föregående år med 4 procent till 6,9 miljarder tonkilometer.

Myndigheter och organisationer

Svenska statliga myndigheter som har olika uppgifter inom sjöfartsområdet är främst Sjöfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Kustbevakningen samt Havs- och vattenmyndigheten.

Sjöfartens internationella karaktär innebär att för att åtgärder på främst säkerhets- och miljöområdena ska bli verkningsfulla måste de i regel vidtas inom ramen för internationellt samarbete. För detta finns bl.a. följande organisationer och internationella instrument. FN:s havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, Unclos), som trädde i kraft 1994, reglerar nationernas rättigheter och skyldigheter när det gäller deras nyttjande av haven. Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organisation, IMO), som är ett av FN:s fackorgan, bedriver arbete med bl.a. sjösäkerhet, skyddet av den marina miljön och sjöfartsskydd. Inom IMO bedrivs också arbete med att öka kvalitetskraven på flaggstaters sjöfartsadministrationer. IMO har 172 medlemsstater, och Sverige har varit medlem sedan 1959. IMO har antagit omkring 40 konventioner och protokoll. Internationella arbetsorganisationen (International Labour Organisation, ILO) är FN:s fackorgan för utarbetande av normer för arbetslivet, oftast i form av konventioner. Genom sin anslutning till Nationernas förbund 1920 inträdde Sverige som medlem även i ILO.

Den integrerade havspolitikerna inom EU initierades genom EU-kommissionens vitbok om politikområdet hösten 2007, den s.k. Blåboken. Europeiska rådet har vid flera tillfällen antagit slutsatser kopplade till den integrerade havspolitikerna. Den integrerade havspolitikerna fokuserar på havsområdena inom och kring EU och deras möjligheter att bidra till en hållbar utveckling.

Utskottets överväganden

Regeringens proposition om komplettering av barlastvattenlagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i barlastvattenlagen. Utskottet anser att det är viktigt att säkerställa att inspektioner av utländska fartyg i form av s.k. hamnstatskontroll kan utföras i enlighet med internationella bestämmelser och att samtliga åtgärder enligt lagen som bör kunna avgiftsbeläggas täcks av bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter.

Bakgrund

Barlastvattenkonventionen

Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Barlastvatten används i särskilda tankar som tillfällig last när fartyg går utan ordinarie last för att fartygets stabilitet ska bibehållas. När barlastvattnet släpps ut på en annan plats än där det togs in kan det utgöra ett hot mot det akvatiska ekosystemet och mot dricksvattentäkter. Barlastvatten ska hanteras på vissa sätt, sediment ska omhändertas i särskilda mottagningsanordningar och fartyg bör konstrueras och byggas så att bl.a. oönskade ansamlingar av sediment begränsas. Varje fartyg ska ha en godkänd barlastvattenhanteringsplan och föra en barlastvattendagbok. Konventionsstaterna ska utöva tillsyn och utfärda certifikat till de fartyg som uppfyller konventionens krav.

I och med Finlands ratificering av konventionen hösten 2016 är villkoren för ikraftträdandet uppfyllda. Konventionen kommer att träda i kraft den 8 september 2017.

Svenska bestämmelser om barlastvattenhantering

Konventionens bestämmelser genomförs framför allt genom barlastvattenlagen (2009:1165). Barlastvattenlagen tillämpas, med vissa undantag, på svenska fartyg samt på utländska fartyg som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. I lagen finns bestämmelser om med vilka metoder barlastvatten ska hanteras, att fartyg ska ha en barlastvattenhanteringsplan och barlastvattendagbok och att mottagningsanordningar för mottagning av sediment från barlastvatten ska inrättas. Fartyg ska besiktas och

certifieras, inspektioner ska kunna göras och förbud och förelägganden ska få beslutas för att se till att lagen följs. Överträdelser sanktioneras genom en s.k. barlastvattenavgift som ska påföras med strikt ansvar samt genom straffbestämmelser. Barlastvattenlagen och övriga lagändringar träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeringen har beslutat att barlastvattenlagen och övriga lagändringar som krävs för genomförande av konventionen ska träda i kraft den 8 september 2017. Regeringen har vidare utfärdat barlastvattenförordningen (2017:74).

Transportstyrelsen är ansvarig myndighet med uppgift att t.ex. pröva barlastvattenhanteringsplaner, certifiera fartyg och utöva tillsyn. Tillsyn omfattar dels besiktning och certifiering av fartyg, dels inspektion. Svenska fartyg som har en bruttodräktighet av minst 400 ska besiktas. Lagen ger möjlighet att uppdra åt en erkänd organisation att utföra besiktning och certifiering. Varje land som har anslutit sig till barlastvattenkonventionen ska se till att fartyg, såväl inhemska som utländska, följer konventionens bestämmelser. Detta sker genom inspektion. Fartyg får inspekteras när tillsynsmyndigheten anser att det behövs. Utländska fartyg får inspekteras endast i svensk hamn eller offshore-terminal.

Hamnstatskontroll

Flaggstaten har det primära ansvaret för att fartyget uppfyller de internationella reglerna för sjöfart. En stat utför även s.k. hamnstatskontroller av utländska fartyg som anlöper en hamn. Denna verksamhet regleras genom Parisöverenskommelsen och EU:s hamnstatskontrolldirektiv (2009/16/EG).

Parisöverenskommelsen är en mellanstatlig överenskommelse mellan 27 länder, vilka har åtagit sig att kontrollera om fartyg med utländsk flagg som kommer till landet uppfyller kraven i internationella konventioner om sjösäkerhet, miljö och sjömäns utbildning och arbetsvillkor. Det är det enskilda fartygets s.k. riskprofil som är avgörande för när ett fartyg ska inspekteras.

EU:s hamnstatskontrolldirektiv omfattar dels inledande inspektioner då bl.a. certifikat och övriga dokument som ska bevaras ombord kontrolleras, dels mer ingående inspektioner när det efter en inledande inspektion finns otvetydiga skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte uppfyller de tillämpliga villkoren i en konvention. Vissa fartyg ska också bli föremål för en utökad kontroll.

Fartygssäkerhetslagen och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg möjliggör hamnstatskontroller på utländska fartyg i Sverige. Den närmare regleringen av inspektionssystemet finns i Transportstyrelsens föreskrifter.

Propositionen

Ändrade möjligheter till inspektion av utländska fartyg

I barlastvattenlagen finns bestämmelser om inspektion. Utgångspunkten är att när det gäller utländska fartyg ska en inspektion, med vissa undantag, begränsas till granskning av det internationella certifikatet om hantering av barlastvatten, kontroll av barlastvattendagboken och stickprovsundersökning av fartygets barlastvatten. I propositionen konstateras att hamnstatskontrolldirektivet och rekommendationer från FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) innebär att det i vissa fall ska göras en inspektion av utländska fartyg som går betydligt längre än att enbart kontrollera fartygens certifikat eller andra handlingar. Regeringen konstaterar att barlastvattenlagens nuvarande bestämmelser om inspektion av utländska fartyg emellertid inte medger att utländska fartyg inspekteras i en sådan ordning som t.ex. en obligatorisk utökad inspektion enligt hamnstatskontrolldirektivet kräver.

Regeringen föreslår därför att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om undantag från de begränsningar som gäller vid inspektion av utländska fartyg, när det gäller inspektion vid hamnstatskontroll.

Ökad möjlighet att ta ut avgift för ärendehandläggning

I barlastvattenlagen finns bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för ansökan om godkännande av system för behandling av barlastvatten och för tillsyn av fartyg (2 kap. 5 § och 5 kap. 14 §). Däremot saknas avgiftsbemyndiganden för prövning av ansökningar om godkännande av metoder för behandling av barlastvatten, dispens- och undantagsprövningar, godkännande av program för att bedöma teknologi för behandling av barlastvatten och godkännande av barlastvattenhanteringsplaner.

Regeringen föreslår därför att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och all ärendehandläggning som ska ske enligt barlastvattenlagen.

Ikraftträdande

Propositionens förslag utgör anpassningar till internationella konventioner och rekommendationer samt till EU-rätten. Regeringen menar dock att sambandet inte är sådant att ett visst ikraftträdandedatum absolut måste iakttas men det är lämpligt att ändringarna träder i kraft samma datum som barlastvattenlagen träder i kraft, dvs. den 8 september 2017.

Regeringen föreslår att förslagen ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att Sverige anslöt sig till barlastvattenkonventionen 2009. Barlastvattenlagen och övriga lagändringar som krävdes för att genomföra konventionen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeringen har beslutat att dessa författningar ska träda i kraft den 8 september 2017.

Utskottet anser att det är viktigt att säkerställa att inspektioner av utländska fartyg i form av s.k. hamnstatskontroll kan utföras i enlighet med internationella bestämmelser. Utskottet är därför positivt till att nödvändiga ändringar görs i barlastvattenlagen för att möjliggöra detta. Utskottet är även positivt till regeringens förslag om att i lagen införa ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om inspektion av utländska fartyg vid hamnstatskontroll. Utskottet konstaterar att regeringens förslag om ändrade inspektionsmöjligheter av utländska fartyg innebär att inspektioner i svenska hamnar av utländska fartyg ska kunna ske i större utsträckning än vad som följer av nuvarande regler. Förslaget innebär även en viss ökning av Transportstyrelsens uppgifter och det påverkar även rederier med fartyg registrerade i andra länder än Sverige men vars fartyg anlöper svensk hamn. Utskottet noterar samtidigt att en majoritet av remissinstanserna tillstyrkte förslaget eller hade inga synpunkter.

I likhet med regeringen anser utskottet vidare att det är viktigt att samtliga åtgärder enligt lagen som bör kunna avgiftsbeläggas täcks av bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter. Utskottet är därför positivt till att barlastvattenlagen kompletteras så att det tydliggörs att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för all den ärendehandläggning och tillsyn som ingår i myndighetens verksamhet avseende barlastvattenfrågor. Utskottet delar regeringens bedömning att avgiftsbemyndigandena bör anpassas så att de motsvarar övriga avgiftsbemyndiganden i de författningar som Transportstyrelsen tillämpar. Utskottet anser i likhet med regeringen att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och all ärendehandläggning som ska ske enligt barlastvattenlagen.

Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens förslag är väl avvägt och föreslår därför att riksdagen antar regeringens förslag till ändring i barlastvattenlagen.

Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om svensk sjöfarts konkurrenskraft med hänvisning till de insatser som pågår. Utskottet framhåller vikten av fortsatt arbete med bl.a. regelförenkling, inflaggningsprocessen och det internationella arbetet kring regler och sjötrafikinformation för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft.

Jämför reservation 1 (M, C, L, KD).

Bakgrund

Som ett led i trafikutskottets arbete med uppföljning och utvärdering av fattade riksdagsbeslut samt fördjupning av beredningsunderlaget i frågor som aktualiseras på utskottets område beslutade utskottet den 12 juni 2014 att genomföra en uppföljning av svensk sjöfarts konkurrenskraft. Uppdraget resulterade i april 2015 i rapporten Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft (2014/15:RFR9). Uppföljningen fokuserade på att belysa vilken effekt svensk sjöfartspolitik och statliga insatser har haft när det gäller att nå det näringspolitiskt inriktade målet som riksdagen har beslutat för sjöfarten.

Den havsgående sjöfarten regleras i stor utsträckning av internationella regler och konventioner som har införlivats i svensk lagstiftning. Det finns ett drygt hundratal nationella lagar, förordningar och föreskrifter som sjöfarten ska förhålla sig till. FN:s havsrättskonvention, som antogs 1982 och trädde i kraft 1994, reglerar olika aspekter på havens och havsbottens fredliga användning, inte minst på miljöområdet. Internationella regler för sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd för den marina miljön utarbetas framför allt inom IMO, men även på EU-nivå tas det fram olika instrument som påverkar den europeiska sjöfartsnäringen. För sjötrafik inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon gäller de internationella sjövägsreglerna samt de tillägg och undantag från dessa regler som finns föreskrivna.

Tillträde till den svenska sjöfartsmarknaden kan antingen ske genom nybyggnation, förvärv eller charter av fartyg, och verksamheten kan drivas under svensk eller utländsk flagg. Det svenska fartygsregistret är ett av världens äldsta och ligger administrativt under Transportstyrelsen. Om ett fartyg är minst 12 meter långt och minst 4 meter brett är det ett skepp, och alla skepp måste vara registrerade i fartygsregistret. Transportstyrelsen tar ut vissa avgifter för att registrera ett fartyg och ha det registrerat i Sverige.

I processerna för registrering och certifiering av fartyg, s.k. inflaggning, ingår olika steg. Det första steget är att säkerställa att ägare och fartyg uppfyller de krav som finns. En anmälan om inflaggning görs på en särskild blankett och därefter sker i de flesta fall en inflaggningsinspektion som innebär en kontroll av fartygets skick och hur väl det överensstämmer med dess

certifikat. Vid ett inflaggningsmöte tar man upp eventuella brister och dispenser, Transportstyrelsens eller den erkända organisationens ansvar samt går igenom information om bemanning och registrering. Därefter registreras fartyget. En eventuell sjövärdighetsbesiktning för kontroll av system och operation görs. När fartyget är registrerat certifieras fartyget och får därefter användas.

För att ett fartyg ska kunna registreras i det svenska fartygsregistret måste äganderätten till fartyget kunna härledas till den som senast var inskriven ägare i ett lands officiella fartygsregister. Därför behöver Transportstyrelsen få ett avregistreringsintyg från fartygets tidigare hemland. Om fartyget aldrig har varit registrerat i utländskt register krävs ett ickeregistreringsintyg från fartygets tidigare hemland. Om fartyget aldrig har varit registrerat tidigare krävs dessutom ett s.k. Builder's Certificate, eftersom äganderätten måste kunna härledas till tillverkningsvarvet. Fartyg som ska bli svenska ska vidare genomgå olika besiktningar och kontroller för att få användas till sjöfart, t.ex. sjövärdighetsbesiktning, men även andra besiktningar beroende på hur fartyget ska användas. För att få framföra ett fartyg krävs dessutom ett beslut om säkerhetsbesättning eller, för de fartyg som inte ska ha säkerhetsbesättning, att kraven i Transportstyrelsens bemanningsföreskrifter är uppfyllda.

Motionerna

I kommittémotion 2016/17:2530 framför Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) att den administrativa bördan för sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen. Många i branschen upplever att myndighetskontakter är komplicerade, och det bör därför införas en s.k. one-stop shop, där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden. Motionärerna menar att detta bör vara en del i en översyn av insatser för de företag och fartyg som återigen vill flagga svenskt i syfte att stärka svensk sjöfartsnäring. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna (yrkande 27). Vidare pekar motionärerna bl.a. på att Sverige är beroende av goda konkurrensvillkor gentemot andra länder och att det är viktigt att undvika nationella särlösningar och att uppmuntra samarbete. Motionärerna efterfrågar därför att regeringen verkar för att regler som rör sjöfarten framför allt ska beslutas globalt inom t.ex. FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) och att gemensamma globala system för sjötrafikledning ska uppmuntras och understödjas (yrkande 28).

I kommittémotion 2016/17:3119 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att Sverige genom en stark svenskflaggad handelsflotta kan påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. Motionärerna betonar att det är viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. Utflaggning av svenska fartyg riskerar att utarma kompetensen och Sveriges röst i internationella sammanhang och därmed möjligheten att påverka arbetsvillkoren inom sjönäringen. Motionärerna efterfrågar

därför en översyn av möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft inom sjöfarten (yrkande 5).

I kommittémotion 2016/17:3510 framhåller Robert Halef m.fl. (KD) att sjöfartens konkurrenskraft måste öka. Motionärerna menar att näringskostnader måste minska, och sjöfarten måste ges goda villkor och konkurrenskraftiga skatter för att behålla och öka antalet svenskegistrerade fartyg. Motionärerna efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs om sjöfartens betydelse för Sverige (yrkande 19.2 i denna del).

Utskottets ställningstagande

Insatser för stärkt konkurrenskraft för svensk sjöfart

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen har beslutat om ett näringspolitiskt inriktat mål för sjöfarten, nämligen dels att på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen, dels att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1).

Utskottet har vid flera tillfällen behandlat frågor om den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Utskottet vill särskilt peka på den uppföljning som utskottet rapporterade i april 2015 (rapport 2014/15:RFR9). Utskottet konstaterade att det fanns utrymme för förbättringar för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och att det är angeläget att dessa genomförs inom en snar framtid. Utskottet underströk bl.a. vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring (bet. 2014/15:TU11).

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen hösten 2015 tog ett helhetsperspektiv för att främja de maritima näringarna. I den maritima strategin lade regeringen fast sin vision för det fortsatta arbetet: Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Utskottet välkomnar regeringens maritima strategi och vill framhålla att Sverige behöver en väl fungerande sjöfartssektor för att upprätthålla positionen som ett handels- och industriland. Utskottet delar regeringens bedömning att svenskregistrerade fartyg ökar tillgången på praktikplatser för sjöfartsstudenter, bidrar till ökad sysselsättning för bl.a. svenska sjömän och även kan stärka hela den maritima sektorn i Sverige. Utskottet menar att strategin bl.a. bör kunna bidra till att Sverige kan ta vara på de marknadsmöjligheter som finns inom det maritima området. Utskottet vill även peka på vikten av att arbetet med genomförandet av strategin bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsmålet Hav i balans samt levande kust och skärgård. Utskottet vill lyfta fram att en stärkt svensk sjöfart utgör ett viktigt verktyg för ambitionerna att öka den svenska exporten till nya tillväxtmarknader samt bidra till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn.

Som en följd av den maritima strategin har regeringen beslutat om olika uppdrag. Bland annat har Havs- och vattenmyndigheten (HaV) fått i uppdrag att dels vidareutveckla ett begränsat antal indikatorer för en årlig uppföljning

av utvecklingen inom perspektiven och de olika åtgärdsområdena i strategin, dels genomföra en fördjupad uppföljning under 2017. HaV ska genomföra uppdraget i samarbete med andra berörda myndigheter och aktörer och slutredovisa senast den 15 februari 2018.

Utskottet vill vidare påminna om att riksdagen hösten 2016 beslutade om ett svenskt tonnagebeskattningssystem, där syftet har varit att öka den svenska handelsflottans konkurrenskraft och öka andelen svensktregistrerade fartyg (prop. 2015/16:127, bet. 2016/17:SkU6, rskr. 2016/17:6). Beslutet innebär att kvalificerade rederier ska kunna välja mellan vanlig bolagsbeskattning och tonnagebeskattning. Tonnagebeskattning innebär att rederiernas inkomst bestäms schablonmässigt utifrån fartygens last- och passagerarkapacitet, dvs. fartygens tonnage. Tonnagebeskattningssystemet kan ses som ett statligt stöd. EU-kommissionen granskade därför regeringens förslag, och i augusti 2016 godkände kommissionen förslaget i huvudsak. De nya reglerna trädde i kraft den 20 oktober 2016, och de kan tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2016. Föreningen Svensk Sjöfart har framfört till utskottet att införandet av tonnagebeskattningssystemet är mycket positivt. Utskottet konstaterar vidare att Trafikanalys har bedömt att tonnagebeskattningssystemet kommer att leda till en minskad utflaggning, men noterar att Trafikanalys ser effekter i form av ökad registrering i fartygsregistret som mer osäkra. Utskottet vill därför peka på vikten av att fortsatt följa denna fråga och behovet av insatser för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft.

Förenkling av regler och fartygsregistrering

Utskottet vill inledningsvis påminna om att Transportstyrelsen har vidtagit olika åtgärder för att bl.a. underlätta tillsyn, nybyggnation och inflaggning av fartyg. Utskottet välkomnar Transportstyrelsens arbete med att förenkla regler som rör sjöfarten inom ramen för regelutvecklingsarbetet. Som utskottet tidigare har uppmärksammat pågår projekt nationella föreskrifter (PNF) vid myndigheten, där hela regelverket för svenska fartyg som inte omfattas av internationella regelverk ses över. Utskottet konstaterar att målsättningen är bl.a. att ta fram ett funktionsbaserat regelverk för att skapa goda förutsättningar för en långsiktig och hållbar verksamhet. Detta arbete är också kopplat till ett nytt tillsynssystem med egenkontroll som utgångspunkt, vilket träder i kraft den 1 juni 2017 (prop. 2016/17:135, bet. 2016/17:TU15, rskr. 2016/17:218).

Utskottet kan vidare konstatera att den dåvarande regeringen i januari 2013 antog en handlingsplan i syfte att främja den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Bland annat lät regeringen Stockholms universitet ta fram förslag till förenklingar av regler med i huvudsak anknytning till fartygsregistret. Förslagen presenterades i juli 2015, och syftet med förslagen var bl.a. att underlätta köp och försäljning av skepp, registrering av skepp i samband med skeppslega (s.k. bareboat charter), förenkling av registrering av mindre

skepp samt en mer generell modernisering av Transportstyrelsens registreringsverksamhet. Med skeppslega menas att en redare hyr ut ett fartyg utan manskap. Den som hyr fartyget betalar driftsutgifterna medan bareboathyran betalas till redaren. I utredningen föreslogs bl.a. att fartygsregistret utökas med en ny del för skeppslega i vilken utländska fartyg som har hyrts ut i huvudsak obemannade tillfälligt kan registreras under svensk flagg. Detta syftar till att underlätta rederiernas affärsverksamhet när de behöver hyra in ett fartyg under en begränsad tid. Utredaren föreslog även en möjlighet till villkorad registrering för viss tid för de fall de utländska registren inte avregistrerar fartyg innan en ny registrering skett. I promemorian föreslogs vidare att definitionen av skepp ändras så att den omfattar fartyg med en skrovlängd över 24 meter. För båt med skrovlängd mellan 15 och 24 meter föreslogs krav på obligatorisk registrering i fartygsregistrets båtindel oberoende av om de används yrkesmässigt eller för fritidsändamål. Promemorian har remissbehandlats och beretts inom Regeringskansliet.

Regeringen beslutade den 18 maj 2017 om en lagrådsremiss i syfte att underlätta för sjöfartsnäringen. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2018. I lagrådsremissen föreslås att registreringen av mindre skepp förenklas. Storleksmåtten för indelningen av fartyg i skepp och båtar ändras så att fartyg bara kommer att räknas som skepp om deras skrovlängd är över 24 meter. I dag gäller att ett skepp ska ha en längd på minst 12 meter och en bredd på minst 4 meter. Förslaget innebär att pantsättningen av skepp genom pantbrev och inteckningar bara kommer gälla de lite större fartygen som fortfarande kommer att klassas som skepp. Detta bör enligt regeringen underlätta ägande och användande av mindre fartyg i de maritima näringarna. Registreringsskyldigheten för båtar utökas till att inte bara omfatta båtar som används i vissa yrkesmässiga syften utan även andra båtar, men då bara om skrovlängden är 15–24 meter. I lagrådsremissen föreslår regeringen också att det införs en möjlighet till en villkorad tillfällig registrering i fartygsregistret för att underlätta överföringen av skepp som köpts i utlandet och ett utländskt fartygsregister kräver registrering i Sverige innan slutlig avregistrering kan ske i det gamla hemlandet.

Utskottet vill vidare peka på att frågan om inflaggningsprocessen uppmärksammades i trafikutskottets uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft (2014/15:RFR9). Där framfördes bl.a. att det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen i frågan om flaggningen av handelsfartyg. Därefter har Sjöfartsverket i en rapport från december 2016 (dnr 16-00767) konstaterat att processen vid inflaggning är komplicerad och ofta förknippad med stora kostnader. Enligt Sjöfartsverkets rapport kan enbart den formella processen i samband med en inflaggning för ett typfartyg medföra avgifter på i storleksordningen 300 000 kr.

Utskottet uppmärksammar att regeringen i december 2015 gav Transportstyrelsen, Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket i uppdrag att utreda de ekonomiska, praktiska och juridiska förutsättningarna för ett sammanhållet förfarande vid fartygsregistrering. I uppdraget ingick att

utreda vad som krävs för att möjliggöra fartygsregistrering genom att vända sig till endast en myndighet, en webbplats eller liknande. Vidare ingick i uppdraget att lämna förslag till åtgärder, inklusive författningsförslag, för att möjliggöra en enklare modell för fartygsregistrering. Syftet med uppdraget var att åstadkomma en förenkling för sjöfarten vad gäller myndighetskontakter, fartygsregistrering och ansökan om sjöfartsstöd. Arbetet förväntas leda till sänkta kostnader för företagen när samma uppgifter inte längre behöver lämnas till flera myndigheter.

Utskottet noterar att uppdraget redovisades i slutet av 2016. I utredningen förordas bl.a. en myndighetsgemensam, webbaserad inflaggningsportal för en enklare och effektivare hantering av inflaggningsprocessen. Utskottet konstaterar att uppdragsredovisningen för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Transportstyrelsen uppger att man utifrån förslaget om ett sammanhållet förfarande för inflaggningsproceduren har sett över och breddat kommunikationen inom myndigheten mellan tillsyn och fartygsregistrering på olika sätt med hänsyn till de inflaggningar som pågår men också utifrån införandet av projekt nationella föreskrifter. Föreningen Svensk Sjöfart har lyft fram att man ser positivt på Transportstyrelsens arbete med bl.a. inflaggningslots.

När det gäller frågan om i vilket register som rederier väljer att registrera sina fartyg kan utskottet konstatera att Trafikanalys i sin senaste rapport om svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation (2016:1) har uppmärksammat att rederier möter andra villkor för hantering av tillsyn och tillstånd i andra länder. Samtidigt uppger Transportstyrelsen att svensk flagg är mycket högt rankad internationellt och alltid upprätthåller högsta möjliga nivå. Utskottet vill peka på vikten av denna fråga och välkomnar därför att Transportstyrelsen arbetar med att förbättra villkoren för svenska fartyg och redare. Utskottet ser positivt på Transportstyrelsens insatser för att förenkla arbetet med registrering av fartyg och arbete med att ta fram ett nytt it-stöd för fartygsregistrering i enlighet med Näringsdepartementets promemoria om regel-förenkling för sjöfarten.

Utskottet ställer sig sammanfattningsvis positivt till fortsatt arbete med att förenkla regler när det kan ske utan att sänka de miljö- och säkerhetsmässiga ambitionerna. Utskottet vill betona att det är viktigt att regelverket bidrar till att underlätta för teknikutveckling och att regelverket är flexibelt och möjligt att anpassa efter rådande förhållanden. Utskottet menar vidare att det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen i frågan om flaggningen av handelsfartyg och arbetet med att förenkla och effektivisera hanteringen av inflaggningsprocessen. Liksom tidigare år vill utskottet understryka vikten av att Transportstyrelsen fortsätter att ta hänsyn till sjöfartsnäringens villkor och bidrar till en positiv näringslivsutveckling.

Internationella regler och samarbete om sjötrafikinformation

Utskottet kan konstatera att sjöfarten i stor utsträckning regleras genom internationella regler och konventioner. Att sjöfarten i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete innebär att kuststaterna har begränsade möjligheter att påverka hur sjöfarten ska bedrivas. Samtidigt kan utskottet konstatera att Sverige har varit aktivt i arbetet med att ta fram regionala regelverk som bl.a. utsläppskontrollområden för kväveoxider (NECA), svaveloxider (SECA) och förbud mot toalettutsläpp (se avsnittet om vissa miljöfrågor nedan). Dessa regelverk har utarbetats och drivits fram regionalt och beslutas sedan av IMO. Utskottet har i olika sammanhang konstaterat att sjöfarten är en internationell näring där utsläppen påverkar långt från utsläppskällan. Utskottet vill påminna om att utskottet i betänkande 2016/17:TU4 betonade bl.a. att regeringen bör vara pådrivande inom IMO för att skapa internationella lösningar där sjöfarten kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan.

Utskottet konstaterar vidare att det finns ett internationellt samarbete kring utveckling av sjötrafikinformation. Sjötrafikinformationstjänst eller Vessel Traffic Services (VTS) är ett samlat begrepp för information och service till sjötrafiken. Det övergripande målet med VTS är att minska risken för sjö- och miljöolyckor i särskilt utpekade områden (VTS-områden) inom svenskt sjöterritorium dels genom att tillhandahålla information till sjötrafiken, dels genom trafikuppföljning för att förhindra kollision och för att förbättra säkerheten för navigeringen. I Sverige tillhandahålls tjänsten från Sjöfartsverkets VTS-centraler. Inom fastställda VTS-områden ska fartyg anmäla sig och lämna uppgifter om fartygsnamn, destination, djupgående m.m. enligt föreskrivna regler. Rapporteringen ska ske på engelska. Fartyg kan få information om t.ex. andra fartygsrörelser som kan påverka framfarten, fel eller brister i sjösäkerhetsanordningar, vind- och vattenförhållanden och övriga omständigheter som kan vara av betydelse för säkerheten i fartygstrafiken. När det är påkallat av säkerhetsskäl kan ett visst fartyg även få varningar och råd av betydelse för dess framförande.

Det finns vidare ett sjötrafikrapporteringssystem, Ship Reporting System (SRS), som samlar in och förmedlar information av betydelse för fartygens framförande, skyddet av miljön och räddningstjänsten. IMO:s sjösäkerhetskommitté beslutar om ett område på internationellt vatten ska godkännas som ett obligatoriskt eller ett frivilligt SRS. Både VTS och SRS regleras genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjötrafikinformations-tjänst och sjötrafikrapporteringssystem (TSFS 2009:56).

Enligt Sjöfartsverket finns i dagsläget systemstöd som gör det möjligt för fartyg att ta fram sin egen position med hjälp av GPS, att ta fram andra fartygs position med hjälp av Automatic Identification System (AIS) och att ta fram hur de själva planerar att segla med hjälp av Electronic chart display and information system (ECDIS). Det finns däremot inte några system som kan överföra uppgifter till andra fartyg om vilka nära förestående kursändringar m.m. som ett fartyg avser att göra. Sjöfartsverket uppger dock att genom olika

forsknings- och innovationsprojekt kopplade till sjötrafikledning har olika steg tagits mot att med ny teknik och effektivare processer bidra till en hållbarare sjöfart, utifrån såväl miljö-, säkerhets- som effektivitetssynpunkt.

Sea Traffic Management (STM) är ett koncept för att guida och övervaka sjötrafiken på ett liknande sätt som flygledning. STM har utvecklats genom Sjöfartsverkets båda projekt Monalisa (2010–2013) och Monalisa 2 (2013–2015) och medfinansierats av EU. Uppföljaren till Monalisaprojekten är Sea Traffic Management Validation Project (2015–2018). STM är ett internationellt koncept som Sjöfartsverket initierat och leder, och där myndigheter, näringslivet och akademien samverkar. STM-konceptet innebär att sjöfartens aktörer kan dela information mellan fartyg oavsett vilken navigationsutrustning som finns ombord, vilket möjliggör nya tjänster. Enligt uppgift valideras konceptet STM ombord på 300 testfartyg i Norden och i Medelhavet inom det pågående projektet som har över 50 deltagare från industrin, myndigheter och akademien i 13 europeiska länder. Projektet har en budget på 43 miljoner euro, och EU har medfinansierat även detta projekt. En tjänst som testas är ruttoptimering som innebär att varje fartyg får en rutt som är optimerad för att ge minsta möjliga bränsleåtgång och miljöpåverkan med hänsyn till aktuellt väder, distans och vattenmotstånd. En annan funktion är validering av rutter som innebär att fartyg kan skicka sina rutter till en land-central som kontrollerar att rutten är säker med hänsyn till fartygets djupgående och aktuellt vattendjup samt exempelvis känsliga miljöområden som bör undvikas. Med övervakningstjänster kan fartyg som avviker från den angivna rutten eller är på väg på grund eller land upptäckas på ett tidigt stadium och olyckor på grund av mänskliga faktorer undvikas. Vid vinter-navigering kan uppgifter om rutter som är anpassade till det rådande isläget skickas till fartyg. Genom ruttutbyte mellan fartyg kan fartyg som korsar varandras väg välja att dela sina rutter i de digitala sjökorten ombord och få vetskap om hur kringliggande fartyg planerar att färdas, och kollisioner och olyckor kan därmed undvikas. Genom att ankommande och avgående fartyg delar information om sin status och plan med exempelvis hamnen, agenter, lotsar m.fl. kan hamnanlöpen effektiviseras och det administrativa arbetet minskas. Förutsägbarheten blir högre och fartygen får på ett tidigare stadium besked om när de har kajplats. De kan då planera sin resa på ett sätt som gör att de kan minska tiden till ankar och ankomma hamnen i rätt tid och med en lägre bränsleförbrukning och miljöpåverkan.

Utskottet välkomnar det arbete som pågår i det internationella samarbetet kring bl.a. utveckling av regler och sjötrafikinformation. Enligt utskottets bedömning bör detta på sikt bidra till att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. Utskottet menar att det därför är

viktigt att fortsätta arbetet för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och att det är angeläget att även fortsättningsvis genomföra åtgärder för detta. Med hänvisning till de insatser som genomförs och planeras finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkandena 27 och 28, 2016/17:3119 (C) yrkande 5 och 2016/17:3510 (KD) yrkande 19.2 i denna del.

Närmare om sjöfartsstödet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om förhandsbesked om sjöfartsstöd. Utskottet konstaterar att med hänvisning till pågående beredningsarbete finns det inte skäl att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 2 (M).

Bakgrund

Sjöfartsstöd lämnas enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd till arbetsgivare för sjömän på svenskegistrerade fartyg under förutsättning att fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens, att fartyget endast är registrerat i det svenska fartygsregistret, att utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget och att det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift. Sjöfartsstödet lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Beslut om sjöfartsstöd fattas av Delegationen för sjöfartsstöd, ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket, vars ledamöter förordnas av regeringen.

Stödprocessen är uppdelad i två delar: på årsbasis och på månadsbasis. Senast den 1 november varje år ansöker arbetsgivaren om att förklaras vara berättigad till sjöfartsstöd för ett visst fartyg under nästkommande år. För nya fartyg som blir aktuella under året, t.ex. vid inflaggning eller ägarbyte, kan arbetsgivaren inkomma med en ansökan vid ett senare tillfälle. Efter att arbetsgivaren har godkänts för att erhålla sjöfartsstöd ansöker denne om sjöfartsstöd varje månad. I början av månaden lämnar arbetsgivaren in en ansökan om sjöfartsstöd avseende föregående månad. Delegationen granskar ansökan och fattar ett preliminärt beslut. Sjöfartsstödet krediteras därefter på sökandens skattekonto den 12:e i månaden, samtidigt som arbetsgivarens skattedeklaration för den aktuella månaden ska vara inlämnad. Sjöfartsstödet möter därmed den deklarerade skatten och arbetsgivaravgiften för personalen, och arbetsgivaren behöver därför inte betala in dessa till Skatteverket. Den 19:e i månaden inkommer arbetsgivaren med en mer utförlig redovisning av föregående månads ersättning och skatteredovisning. Baserat på denna redovisning fastställer delegationen slutligt rederiets stödbelopp för den aktuella månaden.

Trafikanalys har i sin senaste rapport om svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation (2016:1) redovisat att sjöfartsstödet de senaste åren har uppgått till i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Det sammanlagda antalet svenska ombordanställda i den inhemska handelsflottan har minskat med ca 570 personer sedan 2010, till ca 2 500 ombordanställda per dag 2014. Även det genomsnittliga antalet svenska befälhavare har minskat. Det sammanlagda stödet till rederiföretagen minskade 2014 med 68 miljoner kronor till 1,41 miljarder kronor, vilket är det lägsta totala stödbeloppet sedan 2001. Stödet utgjorde i genomsnitt 3,4 procent av den sammanlagda omsättningen, vilket är en oförändrad andel jämfört med året innan. Antalet fartyg och företag (rederier) som mottagit sjöfartsstöd mellan 2001 och 2015 minskade med ungefär 50 procent. År 2015 mottog 43 rederier sjöfartsstöd för verksamhet som bedrevs med 110 fartyg. Det sammanlagda stödbeloppet uppgick enligt Trafikanalys till 1 426 miljoner kronor. För 2017 har 1 632 miljoner kronor anvisats under anslaget 1:15 Sjöfartsstöd.

Motionen

I kommittémotion 2016/17:2531 framför Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att man vill se en ökning av antalet svenskflaggade fartyg. Motionärerna menar att ett stort problem är att rederier inte på förhand kan få besked om de är berättigade till sjöfartsstöd, vilket leder till att de många gånger avstår från att registrera fartyg i Sverige. Motionärerna efterfrågar en utredning av om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige (yrkande 44).

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis notera att det i trafikutskottets uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft (2014/15:RFR9) konstaterades att utformningen av sjöfartsstöd kan påverka rederiernas val av flaggstat om det förekommer signifikanta skillnader mellan länderna. I uppföljningen slogs det dock fast att det svenska sjöfartsstödet är likvärdigt andra länders sjöfartsstöd.

Utskottet noterar vidare att Trafikanalys har framfört att stödet är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Eftersom sjöfartsstödet är villkorat med att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret har utvecklingen lett till att både antalet stödberättigade fartyg och antalet rederier som fått stöd har minskat. Trafikanalys uppger att den negativa utvecklingen för antalet svenska ombordanställda har fortsatt, trots en kontinuerlig höjning av det genomsnittliga stödet per rederi. Trafikanalys uppger att utan sjöfartsstöd skulle rederierna inte kunna bedriva den verksamhet de gör i dag. Den sannolika anpassningen av verksamheten skulle enligt Trafikanalys vara att de svenskregistrerade fartygen skulle flaggas ut.

En av de frågor som har diskuterats handlar om möjligheten till förhandsbesked när det gäller sjöfartsstödet. Utskottet har uppmärksammat att

branschen har efterfrågat möjligheten till förhandsbesked som ger klartecken för att sjöfartsstöd faktiskt ska utgå. Utskottet vill påminna om att regeringen i december 2015 gav Transportstyrelsen, Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket i uppdrag att utreda de ekonomiska, praktiska och juridiska förutsättningarna för ett sammanhållet förfarande vid fartygsregistrering. Delegationen lämnade sin redovisning till regeringen i oktober 2016. För att underlätta rederiers beslut om flaggstat och för att öka sannolikheten för registrering i det svenska registret föreslog delegationen att förordningen om sjöfartsstöd ändras för att möjliggöra en prövning av om ett fartyg uppfyller villkoren i stödförordningen innan fartyget har registrerats i det svenska fartygsregistret.

Utskottet vill här uppmärksamma att delegationen har konstaterat att rätten till sjöfartsstöd är helt avgörande för om ett rederi ska välja ett specifikt fartygsregister. Delegationen har till utskottet uppgett att såsom sjöfartsstödet nu är uppbyggt går det inte att ge förhandsbesked i frågan om stöd faktiskt ska beviljas. Delegationen uppger att när den prövar arbetsgivarens rätt till sjöfartsstöd måste, enligt nuvarande regelverk, alla stödkriterier vara uppfyllda. Den månatliga ansökningsprocessen baseras på det faktiska utfallet, vilket innebär att man inte kan lämna något förhandsbesked i denna del. Det beslut som delegationen fattar baserat på årsansökan är däremot en framåtblickande bedömning baserat på arbetsgivarens planerade sysselsättning för fartyget. Eftersom detta är en bedömning om framtiden skulle delegationen i denna del kunna ge förhandsbesked om rätten till att erhålla sjöfartsstöd under de förutsättningar som fartyget förväntas sysselsättas under. Delegationen uppger att den del i stödförordningen som man skulle behöva förändra är 7 §, där man skulle kunna ange att stödsökanden endast behöver göra sannolikt att fartyget, under den tid som ansökan avser, endast kommer att vara registrerat i det svenska fartygsregistret. Delegationen uppger att i nuläget kan delegationen inte godkänna ett fartyg om det är registrerat i något annat fartygsregister än det svenska, eftersom fartyget då inte uppfyller stödkriterierna ovan.

Utskottet menar att det i dagsläget är svårt att bedöma i vilken utsträckning som den föreslagna ändringen av förordningen skulle leda till en faktisk ökad inflaggning till Sverige. Utskottet konstaterar dock att delegationens förslag om förhandsbesked för närvarande bereds inom Regeringskansliet, och med hänvisning till det pågående beredningsarbetet finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd i ärendet. Utskottet avstyrker därmed motion 2016/17:2531 (M) yrkande 44.

Inlandssjöfart och kustsjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om inlandssjöfart och kustsjöfart med hänvisning till de insatser som genomförs. Utskottet framhåller sjöfartens roll i transportsystemet och att överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart bör främjas.

Jämför reservation 3 (M, C, L, KD).

Bakgrund

Inrikes sjöfart

Sjöfarten på svenska vatten har historiskt sett haft en viktig funktion i det svenska transportsystemet och för svensk industri. I takt med att järnvägs- och lastbilstrafiken har utvecklats har sjöfarten emellertid fått allt svårare att konkurrera om godsvolymer som transporteras inom Sverige. Inom Sverige transporteras gods i dag huvudsakligen med lastbilar, medan sjöfartstransporterna dominerar i utrikes trafik. Längs den svenska kusten och vid de inre vattenvägarna finns det ett 50-tal allmänna hamnar och ett 50-tal enskilda hamnar med tillstånd för hamnverksamhet.

I Europa finns ett omfattande nätverk av floder, kanaler och insjöar med omfattande sjötrafik. EU:s regelverk om inlandssjöfarten är omfattande och består av ett tjugotal direktiv och förordningar. Sveriges bestämmelser om fartyg i inlandssjöfart kommer från genomförandet av direktivet (2006/87/EG) om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart (prop. 2013/14:177, bet. 2013/14:TU2, rskr. 2013/14:52). Från december 2014 är därmed en av de grundläggande delarna i EU:s regelverk för inlandssjöfarten genomförd i svensk lagstiftning. Direktivet tillkom för att möjliggöra internationell trafik på Europas floder och har sitt ursprung i de tekniska reglerna för trafiken på Rhen, ett vattenområde med begränsad våghöjd. Direktivet är i huvudsak genomfört genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:96). Direktivet och föreskrifterna innehåller främst regler som anger den tekniska minimistandarden för fartyg i inlandssjöfart och dess utrustning. Inom andra områden, t.ex. bemanning och sjötrafikregler, gäller samma regelverk som för övriga fartyg som trafikerar de svenska sjöarna, floderna och kanalerna.

De inre vattenvägarna delas in i zoner beroende på vågstorlek. Det finns fyra zoner, där zon 1 har de högsta vågorna och zon 4 de lägsta. Exempelvis klassas Vänern som zon 1 och Mälaren som zon 3. Direktivet innehåller inte någon kravnivå för zon 1 och 2. Direktivet är harmoniserat för zon 3, eftersom denna zon dominerar bland de inre vattenvägarna i Europa. Direktivet innehåller inga regler som är särskilt anpassade för vattenområden där en högre våghöjd förekommer, utan det är varje medlemsstat som ska säkerställa att en relevant säkerhetsnivå uppnås för dessa zoner. Transportstyrelsen har därför

infört ett antal kompletterande bestämmelser till direktivet. Transportstyrelsens föreskrifter reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas. Det handlar t.ex. om säkerhet vad gäller fartygets konstruktion och därigenom även eventuell miljöpåverkan vid en olycka, fartygets säkerhetsutrustning m.m. Fartyg som är certifierade för inlandssjöfart får inte trafikera områden som inte har klassificerats som inre vattenvägar.

I en utredning från Sjöfartsverket (dnr 16-00767) definieras *kustsjöfart* som sjöfart mellan svenska hamnar med start- och målpunkt i Sverige. Kustsjöfart kan bedrivas med såväl inlandsfartyg, om trafiken sker på inre vattenvägar, som med fartyg som är konstruerade enligt det traditionella svenska regelverket. Med *närsjöfart* menas sjöfart mellan svenska och europeiska hamnar inom Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Begreppet *inlandssjöfart* har ingen fast definition, varken i det europeiska regelverket, EU-rätten eller i Sverige. Fartyg som är certifierade för inlandssjöfart får trafikera de utpekade inre vattenvägarna på Väneren, Göta älv och Mälaren (inklusive Södertälje kanal och Stockholms hamn).

För trafik på svenska inre vattenvägar är det frivilligt att certifiera fartyget för inlandssjöfart. Redaren kan i stället välja att certifiera fartyget i enlighet med den nationella regleringen för övriga fartyg. Fartyg som uppfyller Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:96) om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart tilldelas ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart. Vilka svenska fartyg som kan certifieras för inlandssjöfart framgår främst av fartygssäkerhetslagen (2003:364). Fartyg certifierade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera vattenområden som har klassificerats som inre vattenvägar. Kraven för fartyg som är certifierade för inlandssjöfart är inte lika höga som kraven för havsgående fartyg. Då fartygen inte går ut på öppet hav medför detta att t.ex. fartygskonstruktionen kan vara något enklare och kraven på säkerhetsutrustning något lägre.

När det gäller fartyg i inlandssjöfart skickas en beställning av besiktning in till Transportstyrelsen minst 14 dagar före önskat besiktningstillfälle. För fartyg i inlandssjöfart är gemenskapscertifikat ett grundläggande certifikat som kan utfärdas av Transportstyrelsen eller, om redaren så önskar, av något av de klassificeringssällskap Transportstyrelsen har avtal med. Besiktning ska genomföras i anslutning till att certifikatet utfärdas, och för passagerarfartyg är certifikatsperioden fem år vid nybyggnation och för övriga fartyg tio år. Utöver gemenskapscertifikatet behöver ytterligare certifikat utfärdas för fartyg; vilka beror på fartygets användningsområde. När det gäller fartygskonstruktionen måste alla fartyg ha tillräcklig styrka, täthet, stabilitet samt godtagbar styrrättning med hänsyn till zon och användning av fartyget. Vidare måste fartyg i inlandssjöfart uppfylla de isklassregler som gäller för övriga fartyg för att fungera i den svenska vintertrafiken. Avseende lastsäkring gäller i huvudsak samma regler för fartyg i inlandssjöfart som för övriga fartyg. Transportstyrelsen rekommenderar att fartyg i inlandssjöfart förses med nautisk utrustning enligt TSFS 2011:2. I direktiv 2006/87/EG och i TSFS 2014:96 finns vissa begränsade regler om nautisk utrustning. Vidare kan

nämnas att det finns regler om nybyggnation, ombyggnation och inflagging, registreringsplikt, skeppslistan och skeppsmätning.

Sjöfartens infrastruktur

Till sjöfartens infrastruktur hör farleder och fartygsstråk. Farlederna går oftast inomskärs till och från en hamn, och fartygsstråken går utomskärs där det inte finns någon avgränsning i sidled. I Sverige finns ca 900 farleder och ca 14 000 sjömärken som utmärker farlederna. Sjöfartsverket ansvarar för ungefär hälften av sjömärkena och tillhörande farleder; ansvaret gäller framför allt de allmänna farlederna. Ansvaret för resterande utmärkning och tillhörande farleder ligger på t.ex. hamnar, kommuner, båtklubbar eller privatpersoner. Fartygsstråk är inte föreskrivna eller utmärkta i sjökortet.

Trafikverket har i uppgift att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för bl.a. sjöfarten. Sjöfartsverket är infrastrukturhållare och förvaltande myndighet för sjöfartsinfrastrukturen. Det innebär både ett ansvar för drift och underhåll av statliga farleder och slussar samt ett ansvar för att vid behov inrätta nya farleder. Vid farledsinvesteringar har Sjöfartsverket ett ansvar för att ta fram beslutsunderlag. Trafikverket finansierar investeringen enligt inriktningen i den nationella planen för transportinfrastrukturen.

Sjöfartsverket har ansvaret för att bl.a. Trollhätte, Södertälje, Falsterbo och Säffle slussar och därtill hörande kanaler fungerar och att infrastrukturella förutsättningar finns för att bedriva sjöfart på dessa. Trollhätte kanal och Göta älv förbinder Vänerne med Kattegatt. Trollhätte kanal är 82 km lång, varav 10 km är grävd och sprängd kanal och resten är en naturlig farled i Göta älv. Nivåskillnaden i kanalen är totalt 44 meter, vilket hanteras av sex slussar, varav fyra vid Trollhättan. Nuvarande slussled invigdes 1916 och dess tekniska livslängd har bedömts vara till ända omkring 2030. Slussarna har regelbundet underhållits samt genomgått omfattande reparationer under 1930-talet, 1960- och 1970-talen, 1990-talet samt 2000-talet.

Motionerna

I motion 2016/17:28 framför Lars Tysklind och Said Abdu (båda L) att från energisynpunkt bör så mycket godstrafik som möjligt föras över till båt. För att inlandssjöfarten ska kunna utvecklas måste den vara konkurrenskraftig jämfört med övriga trafikslag. Motionärerna efterfrågar därför åtgärder för att överföra godstrafik från väg till båt (yrkande 1). Motionärerna menar vidare att genom lägre kostnader och regelförenkling kan införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar få positiva effekter på godstransporter med fartyg. För att inlandssjöfarten ska kunna utvecklas måste den vara konkurrenskraftig jämfört med övriga trafikslag. Motionärerna menar att vidtagna regelförändringar ännu inte har gett önskat resultat i form av ökad inlandssjöfart. Motionärerna efterfrågar därför att det ska finnas så få svenska särregler som möjligt vid införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar (yrkande 2).

I motion 2016/17:2162 konstaterar Sten Bergheden (M) att Göteborg har beslutat att bygga en ny, lägre bro över Göta älv. Motionären menar att en lägre bro riskerar att störa sjöfarten på Vänern och kommer att innebära betydligt fler broöppningar, vilket stör både kollektivtrafiken och båttransporterna på Vänern. Motionären efterfrågar därför att en ny bro över Göta älv bör få en höjd av minst 19 meter för att sjöfarten på Vänern och Göta älv ska kunna fortsätta utvecklas (yrkande 1). Det är också viktigt att regeringen ser över hur bron styrs. Motionären menar att bron ska styras av en oberoende part eftersom ett sådant viktigt regionalt och nationellt intresse är beroende av skötseln. Motionären efterfrågar därför att broöppningarna bör styras efter sjöfartens behov (yrkande 2).

I kommittémotion 2016/17:2530 betonar Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) att sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Genom att flytta över mer transporter till järnväg och sjöfart kan utsläppen av växthusgaser minska. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. Motionärerna menar att arbetet med att främja vattenvägarna måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter, och det är mycket angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användandet av de inre vattenvägarna. Motionärerna efterfrågar följaktligen att arbetet för att stärka inlandssjöfarten prioriteras och att svenska särregler för inre vattenvägar motverkas (yrkande 26).

I kommittémotion 2016/17:2531 framför Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att de inre vattenvägarna och ett stort antal hamnar innebär att Sverige har goda möjligheter att avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Motionärerna framför att det är mycket angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användningen av de inre vattenvägarna och efterfrågar ett bättre nyttjande av vattenvägar för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar (yrkande 43). Motionärerna framhåller vidare att en ökad andel transporter till sjöss innebär ett effektivt sätt att optimera användningen av transportsystemet. Mälarenregionen och Vänernregionen kräver en god infrastruktur för inlandssjöfart för att täcka behoven från näringslivet och medborgarna. Motionärerna efterfrågar därför ett helhetsgrepp om berörda regelverk och infrastruktur för att möjliggöra för inlandssjöfart på Vänern och Mälaren (yrkande 45).

I motion 2016/17:2939 menar Cecilia Widegren (M) att den nya bron över Göta älv kommer att utgöra ett hinder för sjöfarten i Vänern. Gods som transporteras på sjön medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regionerna runt Vänern och bidrar till en bättre miljö. Motionären menar att det finns stor kapacitet i vattenleden och i Vänerns hamnar att utnyttja, och marginalkostnaderna för ytterligare fartyg är mycket låga. Motionären efterfrågar stärkt konkurrenskraft för insjötransporter på Vänern när det gäller byggnation av broar.

I motion 2016/17:3183 betonar Penilla Gunther (KD) att Vänern är en farled för transporter till sjöss och fritidsbåtar. Godstransporterna på Vänern

har minskat med 500 000 ton på tio år, vilket motionären menar är en mycket oroväckande utveckling. På senare tid har det diskuterats frågor om slussarna i Trollhättan, bron över Göta älv i Göteborg och avgifter för lotsning och farleder. Motionären efterfrågar därför att Sjöfartsverket och regeringen tar ett samlat grepp om Vänersjöfartens utveckling.

I kommittémotion 2016/17:3374 anför Nina Lundström (L) att Sverige är beroende av en väl fungerade sjöfart och att så mycket godstrafik som möjligt bör föras över från lastbil till bl.a. båt. Vattenvägarna är viktiga för att öka andelen hållbara transporter. En positiv utveckling av inlandssjöfarten förutsätter dock att regelverket innehåller få svenska särregler utan att sjösäkerheten äventyras. Motionären anför vidare att mycket av sjöfartens infrastruktur finns på plats, men ytterligare investeringar i inlandssjöfartens infrastruktur bör planeras. Motionären efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs om sjöfart (yrkande 13 i denna del).

I kommittémotion 2016/17:3510 framhåller Robert Halef m.fl. (KD) att svensk sjöfart måste ges goda villkor. Transporter på inre vattenvägar innebär en miljövinst. För att mer gods ska gå till sjöss behöver de inre vattenvägarna och infrastrukturen runt dem rustas upp. Motionärerna efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs om sjöfartens betydelse för Sverige (yrkande 19.2 i denna del).

Utskottets ställningstagande

Nyttjande av vattenvägar för transporter

Utskottet vill inledningsvis betona att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet och att det är angeläget att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Det är viktigt för att både minska transportsektorns klimatpåverkan och för att den svenska industrin ska få ökad tillgång till kapacitetsstarka godstransporter. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att både Trafikverket och Sjöfartsverket har framhållit att en pråm kan ersätta 60–70 långtradare om lasten är 1 000 ton grus eller sten. Utskottet kan också konstatera att Sverige har ett stort antal hamnar och en lång kuststräcka. Trots detta går dock bara 3 procent av de inhemska gods-transporterna på vatten.

Som en följd av 2015 års maritima strategi har regeringen beslutat om olika uppdrag. Bland annat gav regeringen den 25 februari 2016 Sjöfartsverket i uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige, identifiera eventuella hinder mot en utveckling samt vid behov lämna förslag på konkreta åtgärder i syfte att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. Uppdraget redovisades till regeringen i december 2016 (dnr 16-00767).

Utskottet uppmärksammar att det i Sjöfartsverkets rapport konstateras att transporter på inre vattenvägar kan avlasta trafiken på vägarna och minska trängseln. Utskottet ser positivt på detta och kan med tillfredsställelse konstatera att utredningen visar att grundförutsättningarna för att föra över

gods från land till sjö är goda. Det finns tänkbara godsflöden, ledig kapacitet i hamnar och farleder samt lämpligt tonnage. Vidare finns det tydliga politiska ambitioner att genom ökad sjöfart avlasta väg- och järnvägssystemen. Samtidigt förs det fram att den typ av sjöfart som kan åstadkomma önskad överflyttning har svårt att konkurrera med transporter på väg och järnväg. Under nuvarande marknadsförutsättningar saknas enligt Sjöfartsverket incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg – transportköparen ser inte behovet och redaren ser inte affärsmöjligheterna. Sjöfartens inbyggda egenskaper i kombination med kostnadsstruktur och fraktnivåer innebär ofta försvårande omständigheter, i synnerhet när sändningsstorlekarna är mindre.

Utskottet noterar att en av de övergripande slutsatserna i Sjöfartsverkets utredning är att det behövs omfattande strukturella åtgärder för att göra inlands-, kust- och närsjöfart konkurrenskraftig. Transporttid, flexibilitet och frekvens är faktorer som i betydligt större utsträckning än förr påverkar transportköparens val, men framför allt är transportpriset direkt avgörande, och där har sjöfarten svårt att konkurrera. Utskottet noterar att förslagen handlar om att bl.a. utreda vilka styrmedel som kan minska trösklarna vid etablering av nya transportupplägg och att hamnarna ser över sina prismodeller. För att få till en överflyttning av gods till sjöfarten föreslås bl.a. en nationell samordnare som ska se till att både offentliga och privata aktörer arbetar mot samma mål.

Utskottet konstaterar att slutsatserna och åtgärdsförslagen i Sjöfartsverkets rapport har en bred inriktning och berör många olika aktörer. I ett frågesvar (2016/17:1116) i april 2017 anförde infrastrukturministern att Sjöfartsverkets uppdragsredovisning bereds inom Regeringskansliet, och statsrådet framförde att hon avser att följa denna fråga mycket noggrant. Utskottet välkomnar detta. Utskottet kan också med tillfredsställelse konstatera att regeringen i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhållit att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet. En överflyttning av gods från väg till sjöfart måste främjas och utskottet vill betona att en starkt konkurrenskraftig sjöfart är viktig för att möjliggöra en överflyttning av godstransporter från väg.

Utskottet välkomnar det arbete som pågår när det gäller att stärka sjöfarten. Ett exempel är att Regeringskansliet under 2017 inom ramen för Framtidens logistik arrangerar möten med ansvariga aktörer som har påverkan på gods- och logistikfrågor. Dialogmötena utgör starten på regeringens arbete med en strategi inom gods- och logistikområdet. I mars 2017 hölls ett dialogmöte med fokus på sjöfart. Regeringen anger att förhoppningen är att kunna presentera en godsstrategi våren 2018, vilket utskottet ser fram emot. Utskottet vill även peka på att regeringen i mars 2017 gav Trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa ett tillfälligt ECO-bonussystem i Sverige för att stimulera överflyttning av gods från väg till sjöfart. En slutredovisning av uppdraget ska lämnas till Regeringskansliet senast den 30 maj 2017. Ett tredje exempel är Trafikverkets stöd till ett demonstrationsprojekt i mars 2017 med containertransport som syftar till att köra gods på pråm mellan Vänersborg och Göteborg. Projektet fick ett bidrag på knappt en halv miljon kronor från

Trafikverkets forsknings- och innovationsmedel. I sitt svar på fråga 2016/17:1116 anförde infrastrukturministern att det är glädjande att projektet har kommit till stånd och statsrådet hoppades att erfarenheterna blir positiva. Utskottet delar denna bedömning.

Utskottet har vidare uppmärksammat att Energimyndigheten i regleringsbrevet för 2016 fick i uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Uppdraget omfattar att ta fram en strategisk plan för omställningen, samordna arbetet för omställning, föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper samt verka för synergier med andra nationella satsningar. Arbetet sker tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Trafikanalys, och den 28 april 2017 överlämnade myndigheterna en strategisk plan till regeringen för hur transportsektorn ska bli fossilfri. Planen innehåller åtgärder som ska bidra till att uppfylla målet om att växthusgasutsläppen från transportsektorn ska minska med minst 70 procent mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet senast 2045. I planen konstateras att transportsektorn behöver ställas om. Bland annat uppmärksammas sjöfartens klimatpåverkan, och olika förslag lämnas. Arbetet med att genomföra planen kommer att ske minst fram till 2019.

Vidare välkomnar utskottet det arbete som bedrivs av bl.a. föreningen Svensk Sjöfart och Maritimt Forum för att föra över mer godstransporter till sjöfart. Utskottet noterar även att Transportforsk AB i en rapport (TFK 2016:4) har kartlagt möjligheter till överflyttning av regionala godsflöden i Mälardalen från vägtransporter till sjöfart eller järnväg för att öka energieffektiviteten. Studien visade att ett regionalt intermodalt järnvägsbaserat system för transporter av enhetslastat gods kan erbjuda stora energibesparingar och minskade utsläpp av koldioxid. Vid transporter mellan Stockholm och Västerås samt Örebro indikerades att energiförbrukningen kunde minskas med nästan 80 procent om en intermodal lösning valdes i stället för en direkt vägtransport. För ett sjöfartsalternativ uppgick minskningen i energiförbrukning och koldioxidutsläpp till mellan 15 och 60 procent beroende på med vilken hastighet fartyget framfördes.

Sammanfattningsvis vill utskottet understryka att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet och att överflyttningen av gods från väg till sjöfart bör främjas. När det gäller inlands- och kustsjöfarten ser utskottet fram emot att följa regeringens fortsatta arbete med att ta hand om de slutsatser som har lämnats av Sjöfartsverket. Utskottet menar att en ökad andel sjöfart i de intermodala transportkedjorna skulle avlasta såväl järnvägen som vägarna och kunna möjliggöra ett mer kostnadseffektivt nyttjande av den samlade infrastrukturen, inte minst transporter på inre vattenvägar.

Regelverket

När det gäller inlandssjöfarten kan utskottet konstatera att Sverige tidigare har valt att inte tillämpa EU-reglerna om inlandssjöfart. Det svenska regelverket för att bygga och utrusta fartyg har under lång tid innehållit en anpassad

kravnivå beroende på vilka vattenområden fartyget trafikerar, dvs. reducerad kravnivå för fartyg som går i skyddade vatten. Utskottet påminner om att efter det att sjöfartsnäringen började visa intresse för inlandssjöfart genomfördes ett arbete som resulterade i att det sedan 2014 är möjligt även i Sverige att bygga och utrusta fartyg enligt EU:s regler för inre vattenvägar och att trafikera vissa vatten med fartyg som är certifierade för inlandssjöfart. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att föreskriftsarbetet och nödvändiga lagändringar för att möjliggöra inlandssjöfart i Sverige är genomfört, och i ett första skede får sådana fartyg trafikera Göta älv, Vänern och Mälaren. Det pågår en utredning på Transportstyrelsen som kan resultera i att ytterligare vattenområden pekas ut som inre vattenvägar.

Transportstyrelsen uppger på sin webbplats att för att sjöfart ska utgöra ett gångbart alternativ till andra trafikslag måste bl.a. transportkostnaden vara attraktiv. Utskottet delar denna bedömning och vill påminna om att regelverket för inlandssjöfart är framtaget för trafik på vattenområden med begränsad våghöjd, där fartygen normalt befinner sig relativt nära land. Det medför att fartyg i inlandssjöfart kan vara billigare att bygga och utrusta, varför det bör finnas möjligheter till reducerade transportkostnader. Utskottet noterar att intressenter inom sjöfartsnäringen har bedömt att inlandssjöfart kan utgöra ett mer konkurrenskraftigt transportalternativ än sjötransporter med fartyg certifierade enligt nationell reglering för motsvarande sjöområden, och därmed i större utsträckning kunna medföra en överflyttning av gods från väg och järnväg till inre vattenvägar.

Utskottet uppmärksammar att i stora delar av Europa är sjöfarten sedan länge uppdelad i havssjöfart och inlandssjöfart, dvs. trafik på inre vattenvägar som kanaler, floder och insjöar. På kontinenten är inlandssjöfarten väl etablerad och i allt väsentligt skild från trafiken med havsgående fartyg. Utskottet kan konstatera att inlandssjöfarten där i första hand konkurrerar med transporter på väg och järnväg, och inte med havssjöfarten. Utskottet vill framhålla att gränsdragningen mellan inlandssjöfart och havssjöfart inte är lika självklar i Sverige med anledning av geografien. Det finns delar längs Sveriges kust som är relativt skyddade men det finns även insjöar med stora oskyddade vattenspeglar. Sverige har ett stort antal vattendrag och långa kuster. Landet är relativt glesbefolkat och räddningstjänsterna har därför stora områden att täcka in. Detta gör att det kan ta förhållandevis lång tid innan ett fartyg i nöd får assistans. Dessutom är svenska vatten relativt kalla. Det tekniska EU-direktiv som ligger till grund för föreskrifterna som reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas är anpassat till en relativt liten vägstorlek, vilket är det som dominerar bland de inre vattenvägarna i Europa. Utskottet vill understryka att detta betyder att Transportstyrelsen har behövt anpassa det svenska regelverket när det gäller de områden som har större vågor och där lagt till vissa extra säkerhetskrav.

Utskottet konstaterar att direktivet medger att medlemsstater med inre vattenvägar i zon 1 och 2 får göra nationella anpassningar av regleringen genom t.ex. högre krav i de zonerna. Transportstyrelsen har bedömt att ett

antal sådana nationella kompletteringar är nödvändiga. Direktivet medger även att tilläggskrav införs för passagerarfartyg i zon 3 inom några få specificerade teknikområden. Transportstyrelsen har bedömt att även detta är nödvändigt i några fall. Utskottet noterar att utöver tilläggskrav för zon 1 och 2, finns det även ett antal särkrav i förhållande till direktivet som bedöms vara nödvändiga för att säkerställa ett godtagbart skydd med hänsyn till sjösäkerhet, arbetsmiljö och miljö mot bakgrund av de särskilda förhållanden som föreligger för de svenska inre vattenvägarna vad gäller avstånd till land, tid till undsättning och temperatur. Transportstyrelsen uppger till utskottet att det inte är något unikt för Sverige att ha krav utöver den nivå som gäller för zon 3 utan det förekommer även i andra medlemsstater som tillämpar direktivet. De svenska kompletteringsbestämmelserna ska tillämpas på alla fartyg som är certifierade för inlandssjöfart, oavsett flagg, som trafikerar svenska inre vattenvägar. Att fartygen uppfyller relevanta kompletteringsbestämmelser ska framgå av fartygens gemenskapscertifikat.

De svenska kompletteringsbestämmelserna framgår av TSFS 2014:96 och kan delas in i sär- och tilläggskrav. Särkrav är krav som är specifika för svenska inre vattenvägar och som har sin grund i särskilda svenska förhållanden. Tilläggskrav har i huvudsak sin grund i att högre vågor, vilket kan ha sin grund i större avstånd till land, kan uppkomma. Kompletteringsbestämmelserna handlar om fast brandsläckning i maskin, säkring av stegar till lastrum, omhändertagande av toalettavfall på andra fartyg än passagerarfartyg, dubbelbotten och dubbelskrov för vissa tankfartyg, livflottar, nödljus, klasscertifikat, flödningsavstånd, fribord, räddningsvästar och livbojar, elförsörjningssystem, stabilitetskriterier för passagerarfartyg, lokaliserings- och nödlarmsutrustning samt övergångsbestämmelser för passagerarfartyg.

Utöver de nya föreskrifter som reglerar hur fartyg som är certifierade för inlandssjöfart ska byggas och utrustas ska ett flertal av de befintliga föreskrifterna tillämpas för inlandssjöfarten, t.ex. gällande bemanning och sjötrafikregler. Sverige har i dag inga särskilda regler för bemanning av fartyg i inlandssjöfart. Inte heller i EU finns några gemensamma regler för bemanning av fartyg inom inlandssjöfarten. Regler om arbetsmiljön på fartyg i inlandssjöfart handlar om arbets- och boendemiljö, mat och dryck, ålder, sjukvård och skyddsombud. Det är Transportstyrelsen som har ansvaret när det gäller tillsyn över arbetsmiljön ombord på fartyg.

Sammanfattningsvis vill utskottet framhålla att när det gäller reglerna för trafiken på de inre vattenvägarna är det viktigt att beakta sjösäkerhetsfrågor, miljöfrågor och att Vänern och Mälaren är råvattentäkter för en stor del av Sveriges befolkning. Samtidigt anser utskottet att det är viktigt att i möjligaste mån undvika att Sverige inför strängare regler än vad övriga EU-medlemsstater har, men betonar samtidigt att Sverige av tradition håller en mycket hög standard vad gäller bl.a. sjösäkerhetsfrågor och konstaterar att de inre vattenvägarna i Sverige i många fall har större vågor än de inre vattenvägarna på kontinenten. Utskottet vill dock betona vikten av att regelverket förbättras och förenklas i de fall där detta är befogat.

Sjöfartens infrastruktur

Utskottet kan konstatera att det för närvarande både utreds och genomförs ett flertal större åtgärder för att förstärka infrastrukturen för sjöfartstransporter. Bland de objekt som utreds för kommande revidering av den nationella infrastrukturplanen ingår frågan om slussarna i Trollhätte kanal. Utskottet noterar att bl.a. Trafikverket har framfört att sjöfarten är av stor betydelse för näringslivet kring Vänern. Utskottet konstaterar att nya slussar och sjötransporter på Göta älv är en fråga för de berörda kommunerna och regionerna Västra Götaland och Värmland, men det är också en fråga av nationellt intresse eftersom det handlar om inre vattenvägar.

När det gäller Trollhätte kanal har utskottet informerats om att den tekniska livslängden för slussleden bedöms vara till ända omkring 2030. Sjöfartsverket har sedan 1999 arbetat för att vidmakthålla slussledens funktion med sikte på 2030 för att under denna tid få en beslutad inriktning kring fortsatt drift. Utskottet noterar att Vänersjöfarten och behovet av åtgärder i slussarna i Trollhätte kanal har pekats ut i den nationella transportplanen för 2014–2025 som en s.k. namngiven brist i transportsystemet. Vad gäller behovet av att rusta upp befintliga kanaler och slussar i syfte att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten vill utskottet påminna om att regeringen 2014 i fastställelsebeslutet av den nationella planen beslutade att frågan om Vänersjöfartens framtid skulle utredas av Trafikverket.

Trafikverket påbörjade under 2015 en fördjupad utredning i frågan, vilken slutfördes i februari 2017. Alternativen som har utretts är renovering eller ombyggnad i befintlig slussled, bygge av ny slussled samt stängning av slussarna och därmed en avveckling av handelssjöfarten. Sammantaget utgör resultaten underlag inför fastställandet av den nationella transportplanen för perioden 2018–2029. Av utredningen framgår att befintliga slussar bedöms vara uttjänta senast 2030, och en fortsatt renovering av slussarna är inte tekniskt möjlig. Även en nybyggnation i befintlig sträckning är förenad med stora osäkerheter och risker, inte minst vad gäller påverkan på sjöfarten under byggtiden. Vid längre driftstopp förväntas dagens sjöburna volymer överföras till transport på väg och järnväg. Utskottet konstaterar att Trafikverkets och Sjöfartsverkets samlade bedömning är att byggnation av en ny slussled i ny sträckning innan 2030 är den enda möjligheten för att bibehålla och utveckla Vänersjöfarten. Valet står följaktligen mellan att bygga nya slussar eller att avveckla dagens slussar för handelssjöfart, vilket i sin tur innebär antingen en möjlighet för fortsatt sjöfart i stråket, eller en definitiv avveckling av densamma. Sjöfarten som passerar slussleden används enligt Trafikverket i praktiken uteslutande för utrikes transporter, inom branscher där sjöfartens storskalighet är mycket kostsam att ersätta med väg- eller järnvägstransport. I första hand används Vänersjöfarten av värmländsk exportindustri. Utskottet konstaterar att enligt rapporten är nya slussar en förutsättning för att kunna realisera sjöfartens potential i stråket och därigenom på sikt kunna avlasta järnvägssystemet samt minska andelen lastbilstransporter.

När det gäller Mälarsjöfarten kan utskottet konstatera att Sjöfartsverket anser att säkerheten och framkomligheten i farlederna genom Södertälje kanal och Mälaren måste förbättras. Mälärprojektet syftar till att anpassa Södertälje sluss och kanal till modernt tonnage samt förbättra framkomligheten på Mälaren. Mälärprojektet ska ge säkrare och mer tillgänglig sjöfart genom Södertälje kanal och på Mälaren. Enligt uppgift ska Södertälje kanal breddas och muddras, slussen byggas om och förlängas och farlederna i Mälaren muddras. Sjöfartsverket framhåller att genom att förbättra infrastrukturen för sjöfarten på Mälaren kan järnvägen och vägnätet avlastas. För att genomföra projektet krävs omfattande arbeten för att anpassa Södertälje sluss och kanal till modernt tonnage och att förbättra framkomligheten i Mälaren. Det handlar om att hamnarna ska kunna ta emot längre och bredare fartyg. Utskottet noterar att arbetena i Södertälje kanal påbörjades hösten 2016. När det gäller muddringsarbetena i Södertälje kanal och Mälaren är planen att de ska genomföras under hösten 2019. Projektet planeras vara klart för driftsättning årsskiftet 2019/20. Förutom att förbättra framkomligheten och säkerheten i kanalen ska Sjöfartsverket även rusta upp promenadstråken utmed kanalen och göra dem mer attraktiva och tillgängliga.

Utskottet noterar vidare att Sjöfartsverket i en utredningsrapport från december 2016 har konstaterat att de inre vattenvägarna, främst Göta älv, på många ställen korsas av väg- och järnvägsbroar. I rapporten konstateras att med ökad trafik kommer förmodligen även konflikterna mellan de olika trafikslagen att öka. Framkomligheten för sjötrafiken och den korsande landtrafiken kan då komma att behöva regleras och styras med trafikregleringssystem. Utskottet har tidigare år berett motioner om en ny bro i Göteborg över Göta älv. Det kan konstateras att den nuvarande bron är i dåligt skick och ska bytas ut mot en ny bro (Hisingsbron). Göteborgs kommun har bedömt att den nuvarande bron måste bytas ut senast 2020. Projektet är en del av det västsvenska paketet som i sin tur är en del av den nationella trafikslagsövergripande planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2014–2025. Den nya Hisingsbron började byggas i maj 2017 och planeras att öppnas 2020. Därefter kommer den nuvarande Götaälvbron att rivas. Göteborgs kommun äger bron och har beslutat att den nya bron ska byggas med en lägre segelfri höjd än den befintliga bron som har en segelfri höjd på 18,3 meter. Det blir en lyftbro som i grundläge ska få en segelfri höjd på 12 meter och i upplyft läge 28 meter. På grund av arbetet med den nya bron har den maximala fartygsbredden för passage genom den befintliga Götaälvbron från december 2016 reducerats från 16,5 meter till maximalt 13,4 meter.

Utskottet har uppmärksammat att beslutet om utformningen av bron har kritiserats av bl.a. rederier, och vissa kommuner längs Göta älv och vid Väneren har överklagat beslutet till domstol. Mark- och miljödomstolen meddelade tillstånd till den ansökta vattenverksamheten i september 2014. Detaljplanen för Hisingsbron antogs i Göteborgs kommunfullmäktige i november 2014 och vann laga kraft i maj 2016. Mark- och miljödomstolens dom överklagades bl.a. av ett flertal kommuner. Kommunerna framförde framför allt invändningar

mot den nya brons utformning. De anförde att den nya lyftbron med sin tekniska utformning och låga segelfria höjd riskerar att påtagligt skada såväl riksintresset farleden Göta älv med berörda hamnar och riksintresset Vänerskärgården samt Vänern med öar och stränder.

Den 4 maj 2016 meddelade Mark- och miljööverdomstolen sin dom. Mark- och miljööverdomstolen fann att det med adekvata villkor finns förutsättningar att meddela tillstånd. Genom den av mark- och miljödomstolen föreskrivna provisoriska föreskriften om broöppning tryggas riksintresset för kommunikation. Efter prövotiden ska Göteborgs kommun lämna in förslag till hur broöppningar ska ske. Villkor om broöppning kan utifrån den kunskap som erhållits under prövotiden då komma att utformas på annat sätt för att minska påverkan på berörda riksintressen. Mark- och miljööverdomstolen bedömde att det är av avgörande betydelse att ett effektivt trafikledningssystem som innefattar samtliga trafikslag tas fram för att minska påverkan både på farleden och på den landbaserade trafiken. Miljödomen vann laga kraft i samband med att överklagandetiden gick ut den 2 juni 2016.

Utskottet noterar att Sjöfartsverket har framfört att broöppningar skapar trafikproblem i centrala Göteborg. Enligt uppgift arbetar Trafikverket, Sjöfartsverket, Region Värmland, Västra Götalandsregionen och Göteborgs kommun fram en överenskommelse som innebär att man gemensamt ska utveckla en gemensam och trafikslagsövergripande trafikledning för trafik längs och tvärs Göta älv. Grundförutsättningen är att samordning sker mellan handelsjöfarten och järnvägsbroarna vid Marieholm samt Hisingsbron i Göteborg. Denna samordning ska även omfatta framkomligheten för fritidsbåtar. Övriga öppningsbara broar i stråket ska anpassa sina öppningar efter de tider som skapas vid bropassager i Göteborg. Broöppningar ska medge att minst 15 handelsfartyg kan passera Göta älv per dygn. Enligt uppgift ska minst en bropassage garanteras per timma, undantaget vardagar kl. 06–09 och kl. 15–18. Utskottet noterar att parternas ambition är att grundförutsättningarna i trafikledningssystemet ska kunna börja tillämpas samtidigt med införandet av tågplan 2018.

Utskottet vill liksom tidigare framhålla att det är mycket positivt med olika typer av insatser som skapar bättre förutsättningar för att använda sjöar och kanaler för transporter. Utskottet påminner samtidigt om att riksdagens roll i frågor om planering av transportinfrastruktur i första hand är 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. Vad gäller behovet av att rusta upp befintliga kanaler och slussar i syfte att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten vill utskottet understryka att bedömningen av och avvägningen mellan olika infrastrukturlösningar, liksom analysen av den samhälls-ekonomiska effektiviteten i valet av infrastrukturåtgärder, är en viktig uppgift för Trafikverket och regeringen. När det gäller den nya bron över Göta älv noterar utskottet att det faktum att den nya bron ska utformas på ett annat sätt än den nuvarande till viss del förändrar förutsättningarna för vägtrafikanter

respektive sjöfart. Utskottet har tidigare framfört att man förutsätter att Göteborgs kommun verkar för att ett effektivt trafikledningssystem som omfattar samtliga trafikslag som trafikerar bron och vattnet under den införs för Göta älv och är driftklart senast vid den tidpunkt då bron tas i anspråk. Utskottet har inte ändrat sin uppfattning i denna fråga.

Sammanfattande ställningstagande

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2016/17:28 (L) yrkandena 1 och 2, 2016/17:2162 (M) yrkandena 1 och 2, 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 26, 2016/17:2531 (M) yrkandena 43 och 45, 2016/17:2939 (M), 2016/17:3183 (KD), 2016/17:3374 (L) yrkande 13 i denna del och 2016/17:3510 (KD) yrkande 19.2 i denna del.

Farleds- och lotsningsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om farleds- och lotsningsavgifter. Utskottet välkomnar den nya avgiftsmodellen och anser att det är viktigt att följa vilka konsekvenser den får för både sjöfartsnäringen och miljön.

Jämför reservation 4 (SD) och 5 (KD).

Bakgrund

Farleder och farledsavgifter

Sjöfartsverkets arbete med drift och underhåll av farlederna finansieras genom farledsavgifterna som tas ut av fartyg som lämnar eller hämtar gods eller passagerare i svenska hamnar. Verksamheten finansieras även genom lotsavgifter, intäkter från t.ex. försäljning av sjökortsdata och uthyrning av isbrytare. Sjöfartsverket tilldelas även anslag som ersättning för sjö- och flygräddning och viss annan verksamhet för fritidsbåttrafiken samt för viss kanaltrafik.

Farledsavgiften är tvådelad där den ena delen tas ut på fartygets bruttodräktighet och den andra på lastat och lossat gods. För inrikes trafik tas den godsbaseade avgiften ut endast för lastat gods. Antalet anlop som avgiftsbeläggs är för den bruttobaseade delen av farledsavgiften maximalt fem respektive två per kalendermånad för passagerarfartyg respektive övriga fartyg. Den godsbaseade avgiften tas ut med 2,97 kronor per ton gods och med 1,08 kronor för s.k. lågvärdigt gods. Den del av farledsavgiften som tas ut på fartygets bruttodräktighet tas ut med 2,43 kronor för varje enhet av fartygets bruttodräktighet för passagerarfartyg och med 2,75 kronor för övriga fartyg.

Kryssningsfartyg erlägger farledsavgift med 1,62 kronor per enhet av fartygets bruttodräktighet och betalar bara för ett anlöp i svensk hamn under samma kryssning.

Farledsavgiften är miljödifferenterad. Fartyg som har installerat utrustning för reduktion av utsläppen av kväveoxid erhåller en rabatt på den bruttodräktighetsbaserade farledsavgiften. Reduktionen startar vid en utsläppsnivå om 6 g/kWh och går ner till under 0,5 g/kWh där fartyg är helt befriade från bruttodräktighetsbaserad farledsavgift.

Av isbrytarförordningen (2000:1149) framgår att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få hjälp med isbrytning genom statens isbrytarverksamhet. Verksamheten leds av Sjöfartsverket och finansieras genom farledsavgifterna. Sjöfartsverket bryter is till havs och assisterar fartyg som har problem att komma fram. Isbrytarna ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera. Fartyg lämpade för vintersjöfart erhåller isbrytarassistans i svenska kustfarvatten och på sjövägarna mellan öppet vatten till havs och farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande ishinder. Sjöfartsverket har fem egna isbrytare: Ale, Atle, Frej, Oden och Ymer. Även verkets arbetsfartyg Baltica och Scandica har isbrytarförmåga. Vid behov hyr verket in externa resurser. Dessutom finns det sedan lång tid tillbaka ett väl utvecklat samarbete med främst Finland när det gäller att använda de gemensamma isbrytarresurserna på mest kostnadseffektiva sätt i Östersjöregionen.

Lotsning och lotsavgifter

Från omkring 1880 och fram till 1971 styrdes lotsplikten av faktorer som inte specifikt tog hänsyn till miljö- eller sjösäkerhetsaspekter. Lotsplikten byggde på t.ex. om fartyget kom från utrikes ort. Under 1900-talets senare del uttunnades lotsplikten till att mest utgöra en lotsavgiftsplikt, och full lotsfrihet infördes 1971. Lotsplikt fanns dock för s.k. samhällsfarliga laster (petroleumprodukter och kemikalier) inom vissa områden längs den svenska kusten.

Nuvarande regelverk för lotsplikt i svenska farvatten tillkom 1983 efter en utredning om miljöfarliga transporter från slutet av 1970-talet. Den nya synen på lotsplikten innebar att den skulle vara behovsanpassad, dvs. att endast fartyg som utgjorde en risk skulle behöva anlita lots. Synsättet ledde till att bl.a. individuella lotspliktsgränser sattes för varje lotsled. Den bedömning som låg till grund för dessa gränser baserades till stor del på en analys av trafiktäthet, farledens dimensioner och bedömd miljö känslighet.

Sjöfartsverket tillhandahåller lotsning och biträde av lots till fartyg inom svenskt sjöterritorium. Av förordningen (1982:569) om lotsning m.m. framgår att staten genom Sjöfartsverket tillhandahåller lotsar vid kusterna samt i Mälaren, Vänern och Trollhätte kanal. Enligt lotsförordningen får Transportstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om skyldighet att anlita lots med hänsyn till farvattnens beskaffenhet, fartygs last, bemanning och andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön.

Sjöfartsverket har ca 210 lotsar anställda och i genomsnitt utförs ca 33 000 lotsningar per år. Lotsen ska genom sin kunskap om farleden och erfarenhet av att manövrera olika typer av fartyg bidra till att sjö- och miljösäkerheten samt tillgängligheten kan upprätthållas då fartyg trafikerar svenskt inre vatten. En lotsbeställning ska göras elektroniskt senast 5 timmar före önskad tidpunkt för lotsningens början och 24 timmar före önskad tidpunkt för öppensjö-lotsning.

Lotsavgift som tas ut för lotsning består av beställningsavgift, lotsningsavgift och reseersättning (SJÖFS 2016:3). Lotsningsavgiften beräknas utifrån fartygets bruttodräktighet och lotsad tid. För lotsning i lotsleder inom Vänerens lotsområde utgår för närvarande en avgiftsreduktion med 65 procent på lotsningsavgiften. För fartyg som vid ankomst till eller avgång från en hamn i Väner tar lots enbart i Göta älv och Trollhätte kanal utgår ytterligare avgiftsreduktion med 6 procent av lotsningsavgiften. För lotsning i lotsleder på Mälaren utgår en avgiftsreduktion med 32 procent av lotsningsavgiften.

Motionerna

Jimmy Ståhl (SD) konstaterar i motion 2016/17:1368 att sjöfarten har en stor möjlighet att frakta gods som är kraftigt underutnyttjad. För att få igång trafik på de inre vattenvägarna måste kostnaderna för att bedriva sjöfart minskas. Genom lägre kostnader ger man sjöfarten incitament att satsa på att bygga upp trafik på de inre vattenvägarna. Motionären efterfrågar därför att regeringen utreder möjligheten att lotsbefria inlandssjöfarten.

Jimmy Ståhl (SD) framför vidare i motion 2016/17:1392 att för att få igång trafik på de inre vattenvägarna kan man i ett första steg stimulera sjöfarten genom att ta bort farledsavgifterna i fem år eller helt över tid. Sjöfarten bör ges så goda förutsättningar som möjligt och genom lägre kostnader kunna satsa på att bygga upp trafik på de inre vattenvägarna. Motionären efterfrågar därför att regeringen utreder farledslättnader för inlandssjöfarten.

Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) pekar i motion 2016/17:1813 på att gods som fraktas på vattenvägarna ger både miljövinster och mindre vägslitage. För att främja kustsjöfarten och få mer gods på vatten måste man enligt motionärerna se över farledsavgifterna för kustsjöfart. Genom sänkta eller kanske slopade farledsavgifter för kustsjöfart skulle fler jobb skapas i hamnarna eftersom fartygen kan göra fler stopp och hämta gods. Motionärerna efterfrågar därför att regeringen utreder lättnader i eller borttagande av farledsavgifterna för kustsjöfart.

Per Klarberg m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2016/17:3509 att sjöfarten har mycket positiva fraktegenskaper och en outnyttjad potential, men att det behövs stimulanser för att få igång denna trafik. För att förbättra sjöfartens konkurrensvillkor menar motionärerna att isbrytningen, som finansieras via farledsavgifterna, ska betalas av staten. Ett sätt att främja sjöfarten och att göra det mer fördelaktigt att flytta gods från väg till sjö kan vara genom stimulanser som t.ex. farledsavgiftsbefrielse i fem år för kustsjöfart och inlandssjöfart.

Motionärerna efterfrågar därför att sjöfarten främjas genom stimulanser (yrkande 11), att isbrytning inte ska finansieras via farledsavgifterna (yrkande 12) och att farledsavgifterna inte ska uppindexeras (yrkande 14).

I kommittémotion 2016/17:3510 framhåller Robert Halef m.fl. (KD) att finansieringen av framför allt isbrytning men även annat farledsunderhåll bör ses över för att främja konkurrensneutralitet för alla trafikslag. Motionärerna efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs om sjöfartens betydelse för Sverige (yrkande 19.2 i denna del).

Utskottets ställningstagande

Farleder och farledsavgifter

Utskottet kan inledningsvis konstatera att Sjöfartsverket är ett affärsverk som huvudsakligen finansieras av de avgifter som handelssjöfarten betalar. Det är Sjöfartsverket som till stora delar bestämmer avgifternas storlek.

Utskottet har noterat att Sjöfartsverket höjde farledsavgiften med 8 procent fr.o.m. den 1 januari 2017. Under åren 2014–2016 erhöll Sjöfartsverket 300 miljoner kronor per år i tillfällig anslagsökning i syfte att stärka verkets finansiella ställning. Sjöfartsverket har framfört att när det tillfälliga anslaget upphörde den 1 januari 2017 uppstod åter en obalans mellan de anslag som tilldelas Sjöfartsverket och kostnaderna hänförliga till fritidsbåtar, skärgårds- trafik, fiske, allmänflyg, kulturvård, dammsäkerhet och andra uppgifter. Sjöfartsverket höjde därför, för första gången på flera år, farledsavgifterna inför 2017 och Sjöfartsverket menar i sin treårsplan för 2018–2020 att ytterligare ökning av avgifterna måste övervägas i framtiden.

Utskottet vill påminna om att regeringen under 2015 gav verket i uppdrag att utarbeta en ny avgiftsmodell för att säkerställa att Sjöfartsverket har en ekonomi i balans senast den 31 december 2017. Enligt uppgift har Sjöfartsverket för avsikt att införa det nya avgiftssystemet för farleds- och lotsavgifter den 1 januari 2018. Regeringen påbörjade under 2016 en notifieringsprocess hos Europeiska kommissionen för att säkerställa att det nya avgiftssystemet inte skulle vara problematiskt i statsstödshänseende. Enligt uppgift från Regeringskansliet har det i dialog med kommissionen (Generaldirektoratet för konkurrens) framkommit att kommissionens bedömning är att det nya avgiftssystemet inte innebär några oklarheter ur ett statsstödsperspektiv.

Det nya systemet innebär ett minskat avgiftsuttag på gods och ett ökat uttag på fartygsanlöp samt en beredskapsavgift. Dessutom ersätts dagens system som styr mot en minskning av kväveoxidutsläpp med ett nytt miljöstyrmedel som beaktar fartygets totala miljöpåverkan (se avsnittet nedan om vissa miljöfrågor).

Utskottet noterar vidare att infrastrukturministern i april 2017 i sitt svar på fråga 2016/17:1116 anförde att regeringen inte kan påverka Sjöfartsverkets avgiftssättning. Statsrådet anförde också att olika avgifter spelar en viktig roll vid val av transportupplägg. Statsrådet konstaterade att det i Sjöfartsverkets rapport från 2016 framkommer att verkets avgifter utgör en mindre del av de

totala transportkostnaderna. Sjöfartsverkets uppdragsredovisning bereds för närvarande inom Regeringskansliet och statsrådet har framfört att hon avser att följa denna fråga mycket noggrant. Statsrådet framförde vidare att det är viktigt att understryka att avgiftsmodellbytet inte påverkar Sjöfartsverkets totala intäkter. Den nya modellen kommer dock att resultera i att vissa aktörer får betala mer och vissa betala mindre jämfört med det nuvarande systemet.

Utskottet noterar att det i Sjöfartsverkets utredning från december 2016 fanns ett antal åtgärdsförslag, varav ett handlar om att göra en fördjupad konsekvensanalys av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell. Utskottet konstaterar att regeringen den 13 april 2017 beslutade att ge Trafikanalys i uppdrag att göra en miljökonsekvensanalys av Sjöfartsverkets föreslagna ändringar i farledsavgifterna. Trafikanalys får inom ramen för nuvarande självfinansieringsprincip komma med förslag på justeringar för att nå bättre miljö- och klimatnytta samt underlätta målet att flytta långväga lastbilstransporter till sjöfart. Uppdraget ska redovisas senast den 1 juli 2017.

En verksamhet som finansieras genom farledsavgiften är Sjöfartsverkets isbrytning. Utskottet kan konstatera att svensk industri och handel är beroende av att sjöfarten fungerar året runt. I trafikutskottets uppföljning av sjöfartsnäringens konkurrenskraft (2014/15:RFR9) konstaterades att det riktas kritik mot att farledsavgiften används för att finansiera Sjöfartsverkets kostnader för isbrytning. I uppföljningen beräknades den totala kostnaden för den svenska isbrytningen ligga på drygt 300 miljoner kronor per år.

Utskottet konstaterar att Sjöfartsverket i sin årsredovisning för 2016 betonar att isbrytning utgör en viktig funktion för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även vintertid och att svenska hamnar kan vara öppna året runt med hög servicenivå. I budgetpropositionen för 2017 anger regeringen att Sjöfartsverkets resultat tidigare har påverkats negativt av ökade kostnader för isbrytning genom flera stränga isvintrar, med undantag för vintrarna 2014/15 och 2015/16 som var milda. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att isbrytningen fram till 2014 finansierades helt via farledsavgifterna. Under åren 2014–2016 ingick dock 200 miljoner kronor för finansiering av isbrytning i det tillfälliga anslag som Sjöfartsverket då erhöll. Utskottet noterar att Sjöfartsverket i sin treårsplan för 2018–2020 föreslår att anslaget för isbrytning från och med 2018 permanentas på en nivå som motsvarar kostnaderna för en mild isvinter. En normal vinter uppgår kostnaderna för isbrytningsverksamheten till ca 300 miljoner kronor.

Utskottet är i dagsläget inte berett att ta något initiativ när det gäller frågan om isbrytningens finansiering genom farledsavgifter. Utskottet vill framhålla att Sjöfartsverkets nya system för farledsavgifter syftar till att skapa stabilare intäkter. Utskottet avser att fortsätta att följa denna fråga, inte minst vilka konsekvenser som det nya avgiftssystemet får för sjöfartsnäringen och miljön.

Lotsning och lotsavgifter

I fråga om lotsning vill utskottet inledningsvis påminna om att frågan om lotspliktens utformning inte är ny. Redan 1928 framfördes i ett betänkande idéer om att göra lotsplikten mer nyanserad och riskbaserad. När utredningen *Lotsa rätt!* (SOU 2007:106) kom blev frågorna aktuella på nytt, men fick av olika anledningar stå tillbaka. I utskottets uppföljning av sjöfartsnäringens konkurrenskraft (2014/15:RFR9) togs frågor om bl.a. lotsning, lotsbefrielse och riskbaserad lotsplikt upp.

Bland annat föreningen Svensk Sjöfart har till utskottet framfört att det finns en bristande flexibilitet i lotsningen. Som exempel nämner man att fartyg kan få vänta en förhållandevis lång tid på att få en lots. Utskottet vill framhålla att det är viktigt att beakta de synpunkter som framförs av näringen. Utskottet kan konstatera att i dagens system bestäms lotsplikten av fartygs storlek och last. Om det behövs lots ombord på ett fartyg kan påverkas av hur en farled ser ut, var den går och hur lång den är. Utskottet har fått veta att Transportstyrelsen under 2017 arbetar med frågan om riskbaserad lotsning. Det övergripande målet med arbetet är att bättre anpassa lotsplikten efter sjöfartens förutsättningar och att med bibehållen sjösäkerhet möjliggöra teknik- och miljöutveckling. Syftet med översynen av lotsplikten är att ta fram regler som underlättar för fartyg i områden med krav på lots ombord genom att göra lotsplikten riskbaserad. Utskottet noterar att i arbetet ska dagens lotsplikt utvärderas och utformning av kraven på lots i framtiden ses över.

Utskottet uppmärksammar att Transportstyrelsen i februari 2017 presenterade ett förslag till en modell för att analysera risker och bedöma var fartygen måste ha lots ombord. Utskottet noterar att för att göra en enhetlig bedömning som grundar sig på fler parametrar än i dag kommer Transportstyrelsen bl.a. att använda sig av ett verktyg för att objektivt riskvärdera lotsleder. För att möjliggöra en viss flexibilitet i systemet ska även andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön kunna vägas in vid avgörandet av hur lotsplikten ska utformas. Det handlar t.ex. om bredden på farleden, hur många fartyg som rör sig där, hur många slussar och broar som finns och om leden går genom ett naturskyddat område. Parametrarna ska i huvudsak vara verifierbara genom underlag som t.ex. statistik på trafiktäthet och lotsledens längd men måste i vissa fall utgöras av bedömningar av personer med erfarenhet av specifika lotsleder. Transportstyrelsen understryker att detta första arbete med en riskbaserad lotsplikt avser riskbedömningen av lotslederna utifrån deras utformning, naturliga betingelser och bl.a. utmärkning och tillgängliga sjökortsutgåvor. Transportstyrelsen vill också understryka att det i nuläget är de kriterier som anges i lotsförordningen som ska utgöra grunden för utformningen av lotsplikten.

Transportstyrelsen har framfört att man måste acceptera att ett generellt regelverk till viss del måste ha en viss trubbighet för att vara rättssäkert och förståeligt för de fartyg som omfattas av reglerna. Mer individuella avgöranden av ett specifikt fartygs risk i en lotsled måste enligt Transportstyrelsen troligen utformas som undantag till de generella reglerna och

omfattas av en särskild individuell prövning. Transportstyrelsen betonar att lotsplikten är beroende av fartygets dimensioner och last. Transportstyrelsen menar att kustsjöfart med fartyg som lyder under sjösäkerhetskonventionen Solas eller det kommande PNF-regelverket kommer med nuvarande lotsplikt att behandlas som alla övriga fartyg som trafikerar svenska farvatten. Även fartyg på inre vattenvägar kommer att lyda under gällande lotspliktsregler. Konstruktionen för inlandssjöfartstrafiken i Sverige bygger på att dessa fartyg trafikerar samma farvatten som Solas-fartyg. Utskottet konstaterar att enligt Transportstyrelsen öppnar inte nuvarande skrivelser i lotsförordningen för att kunna undanta inlandssjöfartsfartygen från gällande lotsplikt. Om Transportstyrelsen ska föreskriva att så ska vara fallet krävs enligt Transportstyrelsen en förordningsändring. Utskottet konstaterar att de skäl som i dag talar för att Solas-fartyg ska vara lotspliktiga är desamma som de skäl som talar för att även inlandssjöfartsfartyg med samma grad av risk ska vara skyldiga att anlita lots.

Utskottet vill understryka att Transportstyrelsen bedömer att Sverige torde ha det mest liberala systemet för att erhålla lotsdispens. Denna möjlighet föreligger med rådande regelverk även för inlandssjöfartsfartyg och för fartyg i kustsjöfart. Enligt Transportstyrelsen har nuvarande arbete med en översyn av lotsplikten i Sverige ännu inte berört frågan om hur eventuella nya kriterier för lotsplikt utifrån lotsförordningens skrivelser ska utformas. Om viss typ av sjöfart ska undantas från den allmänna lotsplikten torde det enligt Transportstyrelsen krävas en förordningsändring och ett politiskt ställningstagande i frågan. Utskottet är för tillfället inte berett att ta något initiativ i denna fråga.

När det gäller lotsavgifternas storlek kan utskottet konstatera att enligt Sjöfartsverkets treårsplan för 2018–2020 genomfördes den senaste höjningen den 1 januari 2017. Avgiftshöjningen uppgick till i genomsnitt 5 procent och genomfördes i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för tjänsten. Sjöfartsverkets bedömning är att kontinuerliga avgiftshöjningar i storleksordningen 5 procent per år under åren 2018–2020 kommer att behöva genomföras för att successivt öka kostnadstäckningen.

Den 1 januari 2018 introducerar Sjöfartsverket en ny modell för lotsavgifter. Lotsrabatten i Trollhätte kanal och Vänern uppgår i dagsläget till 65 procent av lotsavgiften. I den nya avgiftsmodellen justeras detta till 30 procent, vilket motsvarar den extra tid som en lotsning tar i detta vattenområde i jämförelse med övriga lotsområden. Den nya modellen innebär att en ny nationell rabatt för lotsningar som tar lång tid införs. Vid en lotsning som tar över sju timmar rabatteras de överskjutande timmarna med 40 procent. I genomsnitt är lotsningarna i Trollhätte kanal och Vänern längre än i övriga landet och kommer därför att kunna dra nytta av denna nya rabatt. Detta innebär att ett fartyg som lotsas i Trollhätte kanal och Vänern erhåller 30 procent rabatt de första sju timmarna för att sedan erhålla 70 procent rabatt på överskjutande timmar.

Utskottet uppmärksammar att den nya modellen innebär att lotsrabatten för Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren sänks till en nivå som motsvarar beräkningar av dessa leders lägre lotsningshastighet på grund av slussar, broöppningar och omfattande hastighetsbegränsningar. Flera aktörer har pekat på att förändringen missgynnar kunden och att justeringen av rabattnivån innebär att ett fartygs avgifter i vissa fall kan komma att fördubblas. Utskottet kan konstatera att Sjöfartsverkets nya avgiftssystem innehåller rabatter för Vänersjöfarten men i reducerad form i förhållande till dagens system. Den nya modellen innebär att det införs en nationell lotsningsrabatt för alla genomförda lotsningar för den tid som överstiger sju timmar. Utskottet konstaterar att justeringen av tidigare rabatt och införandet av den nya lotsningsrabatten uppges vara inkomstneutrala för Sjöfartsverket.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att Sjöfartsverkets nya avgiftssystem syftar till att skapa stabilare intäkter. Utskottet välkomnar den nya modellen och Sjöfartsverkets arbete med att bättre använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Utskottet noterar samtidigt att de nya farleds- och lotsavgifterna har gett upphov till betydande kritik bland berörda aktörer och förutsätter att verket beaktar inkomna synpunkter. Utskottet vill även understryka vikten av att i möjligaste mån beakta behovet av att underlätta överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart. Utskottet avser att fortsätta följa denna fråga, inte minst vilka konsekvenser som det nya avgiftssystemet får för både sjöfartsnäringen och miljön.

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2016/17:1368 (SD), 2016/17:1392 (SD), 2016/17:1813 (SD), 2016/17:3509 (SD) yrkandena 11, 12 och 14 samt 2016/17:3510 (KD) yrkande 19.2 i denna del.

Riksrevisionens rapport om statliga investeringar i allmänna farleder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger regeringens skrivelse 2016/17:164 till handlingarna och avslår de motionsyrkandena om urvalsprocessen, samhällsekonomiska analyser och fyrstegsprincipen som har väckts med anledning av skrivelsen.

Jämför reservation 6 (SD).

Bakgrund

Riksrevisionen har granskat statens insatser för att åstadkomma effektiva investeringar i statliga farleder. Granskningen redovisas i rapporten Statliga investeringar i allmänna farleder (RiR 2016:30). Syftet med Riksrevisionens granskning var att undersöka om det i praktiken är så att investeringsalternativ i farleder prövas på ett likvärdigt sätt som inom övriga trafikslag. Riksdagen överlämnade rapporten till regeringen den 6 december 2016.

Skrivelsen

I skrivelse 2016/17:164 redovisar regeringen de åtgärder som man har vidtagit och avser att vidta med anledning av Riksrevisionens rapport, även om inga direkta rekommendationer har lämnats. Med detta anser regeringen att granskningsrapporten är slutbehandlad.

Planeringsprocessen

Riksrevisionen konstaterar att dagens planeringsprocess är mer sammanhållen än den tidigare och mer konkurrensneutral mellan trafikslagen. En brist är dock att många av utredningarna inte har följt fyrstegsprincipen och att det saknas tydliga motiveringar till varför vissa projekt väljs ut till den nationella transportplanen. Motiven till de s.k. byggstartsbesluten är svåra att följa.

Regeringen delar Riksrevisionens syn att det är viktigt med en transparent selektionsprocess och att transparensen i byggstartsbesluten bör öka. Enligt regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet som beslutades den 23 mars 2017 ska Trafikverket redovisa större investeringsprojekt som övervägts för planförslaget men som inte ingår i förslaget, motsvarande en ökning av de ekonomiska medlen för namngivna objekt med 10 procent.

Regeringen menar att det finns förutsättningar för att systemet med de årliga byggstartsbesluten kan analyseras och utvecklas ytterligare. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i denna fråga i samband med fastställande av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029.

De samhällsekonomiska analyserna

Riksrevisionen menar att kvaliteten på de samhällsekonomiska analyserna successivt har blivit bättre under de senaste åren, men att det likväl finns brister. Prognoserna över hur stora fartygen kommer att vara i framtiden skiljer sig åt mellan olika kalkyler och det görs inga känslighetsanalyser av antaganden om ekonomisk livslängd. Riksrevisionen anser också att investeringsprojekten ibland avgränsas alltför snävt så till vida att investeringar i annan infrastruktur som också behöver genomföras för att nyttorna ska realiseras inte inkluderas i kalkylen, vilket innebär en risk för att nyttor räknas dubbelt medan kostnaderna fördelas på flera projekt.

Regeringen avser inte att vidta några ytterligare åtgärder när det gäller utveckling av samhällsekonomiska analyser och trafikprognoser kopplat till farledsinvesteringar, då utveckling av modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet redan ingår i Trafikverkets uppdrag.

Vad gäller risken för dubbelräkning gäller enligt regeringen att i normalfallet ska det i beslutsunderlag för objekt inte förutsättas att andra icke beslutade åtgärder genomförs. Regeringen pekar på att den i ovannämnda uppdrag har gett Trafikverket i uppdrag att om det i vissa fall finns särskilda skäl att förutsätta att en icke beslutad åtgärd genomförs så ska det tydligt anges att den samlade effektbedömningen bygger på ännu inte beslutade åtgärder, vilka dessa är samt en indikation om hur den samhällsekonomiska lönsamheten förändras om dessa åtgärder inte kommer till stånd. Detta gäller enligt regeringen för samtliga förslag på namngivna objekt oavsett trafikslag.

Investeringsbesluten

Riksrevisionens granskning visar att de farledsinvesteringar som har bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamma också har genomförts. Samtidigt noterar Riksrevisionen att projekt som inte har kvalificerat sig för den nationella transportplanen tycks ha varit ungefär lika samhällsekonomiskt lönsamma. Det är svårt att säga om bedömningar av samhällsekonomisk lönsamhet tydligt har påverkat investeringsbesluten. Granskningen visar även att medfinansiering kan inverka negativt på hur bedömningar av samhällsekonomisk lönsamhet beaktas inför investeringsbeslut om farleder.

Regeringen betonar att i uppdraget till Trafikverket att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur framgår att de transportpolitiska målen, de transportpolitiska principerna, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkten för Trafikverkets och länens analyser och förslag till åtgärder.

Regeringen uppger att man har vidtagit åtgärder för att förtydliga finansieringsprinciper för farledsinvesteringar i allmänna farleder och slussar. Dessa principer gäller enligt regeringen inför framtagande av nästa nationella plan i enlighet med regeringens ovannämnda uppdrag.

Motionen

I kommittémotion 2016/17:3710 framför Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) att regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens granskning inte är tillräckligt långtgående och att problemen som Riksrevisionen pekar på är en del av ett större systemfel gällande infrastrukturpolitiken. Urvalsprocessen gällande vilka projekt som ska bli aktuella för genomförande saknar transparens och tydlighet. Oklarheter kring urvalsprocessen är synnerligen allvarliga. Motionärerna efterfrågar därför att regeringen verkar för en i allmänhet tydligare motivering och större transparens gällande infrastrukturinvesteringar (yrkande 1). För att de samhällsekonomiska analyserna ska

kunna ligga till grund för prioriteringar och beslut gällande genomförande krävs att dessa är både jämförbara och rättvisande. Motionärerna efterfrågar därför att Trafikverket ges tydligare riktlinjer gällande hur de samhälls-ekonomiska analyserna, och deras tillämpning i beslutsprocessen, ska användas (yrkande 2). Motionärerna efterfrågar vidare att regeringen tydligare verkar för att fyrstegsprincipen följs och att undantag och avsteg från denna tydligt motiveras och presenteras (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis välkomna den granskning av statliga investeringar i allmänna farleder som Riksrevisionen har gjort. Granskningen har gett både riksdagen och regeringen viktig kunskap, och utskottet ser positivt på att regeringen har vidtagit och avser att vidta olika åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser.

Utskottet konstaterar att beslut om statliga investeringar i allmänna farleder för sjöfarten tas fram inom ramen för den trafikslagsövergripande planeringen. Trafikverket ansvarar för denna trafikslagsövergripande, långsiktiga planering av det samlade transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Utskottet delar Riksrevisionens syn att det är viktigt med en transparent selektionsprocess och att transparensen i byggstartsbesluten bör öka.

Utskottet vill påminna om att regeringen den 23 mars 2017 beslutade om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till en ny nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2018–2029. Trafikverket ska redovisa större investeringsprojekt som övervägts för planförslaget men som inte ingår i förslaget, motsvarande en ökning av de ekonomiska medlen för namngivna objekt med 10 procent. Utskottet delar regeringens bedömning att man på så vis, inför beslut om fastställande av den nationella planen, får ett förslag att ta ställning till inklusive underlag på de åtgärder som enligt Trafikverket prioriterades ned framför andra objekt utifrån de ekonomiska ramar som finns tillgängliga.

Riksdagen har beslutat att transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utskottet vill understryka att samhällsekonomisk effektivitet därmed är ett viktigt kriterium i valet av åtgärder i transportsystemet, på både kort och lång sikt. Utskottet kan konstatera att Trafikverket bedömer den samhällsekonomiska effektiviteten med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder. För att kunna göra sådana analyser använder Trafikverket trafikprognoser, effektsamband, samhällsekonomisk metodik, kalkylvärden samt prognos- och analysverktyg. Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska myndigheten utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering (2 §). Uppdraget gäller alla trafikslag, i olika faser i planeringsprocessen och för alla steg enligt fyrstegsprincipen.

Utskottet delar regeringens bedömning att utvecklingsarbetet behöver fortskrida. Det är bl.a. viktigt att nyttor inte dubbelräknas och att det av de samhällsekonomiska beslutsunderlagen framgår om det finns några osäkerheter i beräkningarna av nyttor och kostnader.

Riksdagen har i olika sammanhang framhållit vikten av att åtgärder analyseras och prioriteras utifrån fyrstegsprincipen, vilken innebär att planeringen görs i fyra steg. Det första steget (Tänk om) handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Det andra steget (Optimera) innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Vid behov genomförs det tredje steget (Bygg om) som innebär begränsade ombyggnationer. Det fjärde steget (Bygg nytt) genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Trafikutskottet följer sedan länge frågan om samhällsekonomiska analyser och tillämpningen av dem inom transportområdet. Till exempel arrangerade utskottet ett seminarium om samhällsekonomisk kalkylering 2009 (2009/10:RFR13). Trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor tog under hösten 2014 fram en rapport om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskilt fokus på hållbar utveckling, Hållbara analyser? – Om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling (2014/15:RFR2). Syftet med rapporten var att fördjupa kunskapen om analyserna i relation till hållbar utveckling och hur metoderna används. Avsikten var också att belysa olika sätt att betrakta och reflektera kring samhällsekonomiska analyser och hållbar utveckling. Vidare var syftet att spegla det utvecklingsarbete som då pågick. I rapporten konstaterade gruppen att det såväl inom forskningen som på ansvariga myndigheter pågår ett arbete med att utveckla och förbättra de samhällsekonomiska analysmetoderna i syfte att fånga hållbar utveckling. Gruppen menade att det kunde vara relevant att ställa frågan om tiden är mogen för att gemensamt definiera och operationalisera vad hållbar utveckling kan stå för i transportplaneringen. Det som behöver preciseras särskilt är hur de olika aspekterna av hållbarhet – ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet – förhåller sig till varandra. Gruppen underströk särskilt betydelsen av att diskutera och definiera vad som avses med begreppet långsiktighet och betonade vikten av att analyserna är tillgängliga och transparenta.

Utskottet vill vidare påminna om att utskottet i betänkande 2011/12:TU13 bedömde att fyrstegsprocessen har beaktats väl i den transportpolitiska planeringsprocessen. Vidare välkomnade utskottet i betänkande 2016/17:TU4 att fyrstegsprincipen är utgångspunkt för de satsningar och prioriteringar som görs. Utskottet vill här åter framhålla att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen. Utskottet bedömer att det pågår ett aktivt utvecklingsarbete. Utskottet konstaterar även att det inom transportsektorn i allmänhet, och i infrastrukturplaneringen i synnerhet, finns en lång tradition av

att använda samhällsekonomiska analyser när man tar fram beslutsunderlag. Utskottet vill åter understryka vikten av att dessa analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet vill också lyfta fram att Trafikanalys har regeringens uppdrag att kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2016/17:3710 (SD) yrkandena 1–3 och föreslår att skrivelse 2016/17:164 läggs till handlingarna.

Vissa miljöfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa miljöfrågor inom sjöfartsområdet. Utskottet framhåller bl.a. vikten av att sjötrafiken övervakas och regleras i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och för att förhindra att miljön förorenas. Utskottet välkomnar det pågående arbetet med att införa ett effektivt sanktionssystem för efterlevnaden av svaveldirektivet.

Jämför reservation 7 (L) och det särskilda yttrandet (V).

Bakgrund

Utsläpp till luft och vatten

Fartygstrafiken i vattnen runt Sverige är intensiv. Under 2015 besökte enligt Havsmiljöinstitutet ca 10 000 unika fartyg Östersjön och Västerhavet. Östersjön tillhör världens mest trafikerade hav. Det totala antalet fartygspassager i centrala Östersjön uppgick 2015 till ca 128 per dag. Endast en liten andel av de fartyg som passerar genom svenskt territorialvatten och svensk ekonomisk zon är registrerade i Sverige eller drivs av svenska företag. Fartygstrafiken kan påverka miljön på olika sätt, både direkt och indirekt, och avse både utsläpp till luft och vatten:

- utsläpp till luft: koldioxid, svaveloxider (SO_x), kväveoxider (NO_x) och partiklar
- utsläpp till vatten: olja, båtottenfärger, avloppsvatten, undervattensbuller och barlastvatten.

Miljömålsberedningen har i betänkande SOU 2016:47 konstaterat att sjöfarten står för en växande andel av de globala utsläppen, och enligt prognoser förväntas utsläppen öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Miljömålsberedningen menar att åtgärder och styrmedel som kan bidra till minskad klimatpåverkan från utrikes sjöfart kan vara en kombination av ekonomiska styrmedel, statligt stöd till forskning och utveckling och att främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Sjöfarten bör ses som en del

av ett större transportsystemperspektiv där en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart kan bidra till att minska utsläppen från vägtransporter.

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller tillsammans med tillhörande förordning och föreskrifter ett antal bestämmelser som syftar till att driften och framförandet av fartyg ska ge en så liten miljöpåverkan som möjligt. Detta ska uppnås genom bestämmelser om vad som är tillåtet i fråga om utsläpp och genom tekniska bestämmelser om fartygs tekniska utrustning och konstruktion. Det finns dessutom regelverk för att säkerställa att alla fartyg har tillräcklig styrka, täthet, stabilitet och styrförmåga med hänsyn till användningen av fartyget. Dessa regler bygger på internationella konventioner, avtal och EU-rättsakter, bl.a. sjösäkerhetskonventionen (Solas).

Verksamheten vid FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) består till en betydande del av sjösäkerhetsarbete, som i sin tur även syftar till ökat miljöskydd, och miljöskyddsarbete. För miljöskydd finns bl.a. Marpolkonventionen. Här finns bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade och hur transport av oljeprodukter och andra farliga kemikalier ska gå till. Inom EU har bl.a. olika s.k. sjösäkerhetspaket tagits fram, men det finns också rättsakter inom miljöområdet som mer eller mindre berör sjöfarten, exempelvis om utsläppen av svaveloxider.

Sverige deltar i IMO:s, EU:s och Helsingforskommissionens (Helcom) miljöarbete. Det internationella samarbetet inom Helcom som rör sjöfart och bekämpning av olje- och kemikalieutsläpp sker i två kommittéer. År 2005 pekades Östersjön ut av IMO som ett känsligt havsområde. Inom den närmaste framtiden kommer sjöfartsnäringen i området att omfattas av ett flertal nya bestämmelser såsom reglering av kväveoxidutsläpp i Östersjön, införlivandet av barlastvattenkonventionen och förbud mot utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg i Östersjön.

För att minska utsläppen av svaveloxid utgör Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen i dag ett s.k. svavelkontrollområde (SECA). Inom IMO pågår även ett arbete med att minska kväveoxidutsläppen. Beslut om ett utsläppskontrollområde för kväveoxider (NECA) i Östersjön och Nordsjön förväntas fattas sommaren 2017 av IMO:s miljöskyddskommitté och träda i kraft 2021. Det innebär att fartyg som byggs efter 2021 och som färdas i NECA-området ska vara utrustade med mer effektiv kväveoxidrening.

Det är förbjudet att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar i hav, sjöar och inre vattendrag. Förbudet gäller hela Sveriges sjöterritorium, längs Sveriges kust, i alla sjöar och inre vattendrag. Av de ca 822 000 fritidsbåtarna som finns i Sverige är det enligt Sjöfartsverket ca 10 procent som har en toalett ombord. Det är sedan 1990-talet förbjudet för all yrkestrafik att släppa ut toalettavfall inom svenskt sjöterritorium och svensk ekonomisk zon. IMO beslutade i april 2016 om ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön. De nya reglerna innebär att utsläpp av toalettavfall inte kommer att vara tillåtet från nya fartyg fr.o.m. 2019, och för befintliga fartyg fr.o.m. 2021.

Sjöfarten står också för en del olyckor. Varje år tar Transportstyrelsen emot ca 200–250 olycks- och tillbudsrapporter från yrkessjöfarten. Av Transportstyrelsens säkerhetsöversikt för sjöfart och luftfart framgår att säkerheten inom den yrkesmässiga sjöfarten i Sverige var på en hög nivå under föregående år. Under året rapporterades 147 sjöolyckor, varav 28 olyckor var allvarliga eller mycket allvarliga. Majoriteten av de rapporterade olyckorna skedde i närheten av Stockholm och Göteborg. Sjöolyckornas fördelning på typ av farvatten visar att den största kategorin är hamnområden, där nästan en tredjedel av olyckorna sker. Dessutom sker många olyckor vid kaj, i inre kustfarvatten samt när fartyg går i kanal och trånga leder.

Kustbevakningen ansvarar för miljöräddning till sjöss och arbetar för att skadorna vid utsläpp av olja eller andra farliga ämnen ska minimeras så att naturen kan skyddas så långt det är möjligt. Under 2016 inkom 221 miljöräddningslarm till Kustbevakningen, vilket är en minskning med knappt 20 procent från föregående år. Många larm leder inte till operationer. Under 2016 genomförde Kustbevakningen totalt 34 miljöräddningsoperationer, varav samtliga avsåg oljeskyddsoperationer. Antalet operationer har minskat, och Kustbevakningen konstaterar att antalet större händelser blir färre över åren.

Sverige deltar i EU:s Östersjöprojekt Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea (Brisk). Projektet täcker alla maritima regioner i Östersjön, och Kustbevakningen leder det svenska arbetet. Enligt Brisk sker ca 130 olyckor per år, varav ca 7 procent har lett till spill.

Farleder och sjötrafikreglerande åtgärder

Transportstyrelsen utfärdar tillstånd för sjömärken som Sjöfartsverket inte ansvarar för samt utfärdar riktlinjer för hur farleder ska utformas. Som en konsekvens av farledens utformning och utmärkning kan Transportstyrelsen utfärda lokala sjötrafikregler eller rekommendationer för sjötrafiken, t.ex. om hur stora fartyg som får trafikera leden.

Med ruttsystem avses sjötrafikreglerande åtgärder som syftar till att minska olycksriskerna. Det omfattar bl.a. trafiksepareringssystem, enkel- och dubbelriktade leder, rekommenderade leder, djupvattenleder och förbudsområden. IMO är det internationella organ som får inrätta och anta bestämmelser om ruttsystem för den internationella sjöfarten. Transportstyrelsen reglerar att fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon ska följa de ruttsystem som enligt IMO:s beslut är obligatoriska (TSFS 2010:157). Vidare kan ett land enskilt bestämma om ruttsystem på sitt inre vatten. I Sverige finns ett antal sådana ruttsystem fastställda. Ruttsystemen fastställs genom föreskrifterna om sjötrafikregler i Stockholms skärgård (SJÖFS 2008:97) och om sjötrafiken på Väneren (TSFS 2010:100).

Motionerna

Jesper Skälberg Karlsson (M) uppmärksammar i motion 2016/17:500 att några av de mest trafikerade rutterna i Östersjön går genom marina Natura 2000-områden samt andra skyddsvärda områden, där även små utsläpp av olja och andra kemikalier kan få stora konsekvenser för havsmiljön. För att minska skadliga effekter på havsmiljön av sjöfartens utsläpp till luft och vatten bör därför de mest trafikerade fartygsrutterna ledas bort från Östersjöns mest känsliga områden. Motionären efterfrågar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fartygsrutter och oljeutsläpp i Östersjön.

Jan Lindholm (MP) menar i motion 2016/17:1342 att sotpartiklar som landar på snö och is gör ytan mörkare och ökar absorptionen av solenergin, vilket är en av de stora faktorerna som påverkar takten med vilken klimatet förändras. Tjockolja eller tungolja som ofta används av fartyg på internationella vatten innehåller stora mängder svavel och ger stora mängder svarta partiklar. Motionären menar att Sverige bör stödja ett initiativ från danska redare och verka för ett totalförbud mot tunga oljor i rederiverksamhet. Regeringen bör lyfta frågan i Nordiska rådet, EU och inom IMO. Motionären efterfrågar därför ett förbud mot tunga oljor i Arktis.

I partimotion 2016/17:1989 uppmärksammar Jonas Sjöstedt m.fl. (V) att det är förbjudet för fritidsbåtar att tömma sitt avloppsvatten till sjöss och att samma krav borde gälla för fartyg och färjor. För enskilda länder är dock enligt motionärerna de juridiska möjligheterna begränsade för att komma åt den dumpning som sker av avloppsvatten på internationellt vatten. IMO kommer att införa förbud mot avfallsdumpning till havs för nya passagerarfartyg i Östersjön 2019 och för samtliga fartyg 2021. Motionärerna anser att Sverige bör stärka möjligheterna att nationellt motverka de negativa effekterna av rådande situation och gynna de fartyg som tar sitt miljöansvar. Motionärerna efterfrågar därför att regeringen genom förordning och instruktion till Sjöfartsverket tillser att differentierade farledsavgifter som främjar tömning av toalettavfall på land för fartyg som anlöper svenska hamnar införs (yrkande 3).

Jonas Jacobsson Gjörtlér m.fl. (M) konstaterar i kommittémotion 2016/17:3166 att vissa havsområden har särskilt känsliga ekosystem och är därför skyddade. Motionärerna efterfrågar att fartygsrutter ändras för att undvika sjöfart i särskilt känsliga områden (yrkande 8).

I kommittémotion 2016/17:3374 anför Nina Lundström (L) att sjöfarten har en stor betydelse för att öka andelen hållbara transporter. Östersjön är känslig från miljösynpunkt. När det gäller färjetrafiken över Östersjön har man kommit långt när det gäller utsläpp av avgaser och spillvatten. Sverige bör i samarbete med andra Östersjöländer arbeta för ytterligare förbättrade krav när det gäller utsläpp av emissioner från övriga sjöfarten. På längre sikt bör Sverige arbeta genom EU för att eliminera användningen av tjockolja för all fartygstafrik som trafikerar europeiska hamnar. Motionären efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs om sjöfart (yrkande 13 i denna del).

Utskottets ställningstagande

Fartygsrutter

Utskottet kan inledningsvis konstatera att sjöfarten står inför ett antal utmaningar på miljö- och klimatområdet. Utskottet ser, i likhet med regeringen, det arbete som bedrivs inom EU och IMO som avgörande för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.

Utskottet uppmärksammar att Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har pekat på att intresset för att nyttja havsområdena ökar och väntas fortsätta att öka. Inom sjöfarten väntas mängden trafik öka samtidigt som fartygen blir större, något som enligt HaV ger utmaningar i riskhantering och i vissa passager. Utskottet delar HaV:s bedömning att ökningen av sjötransporterna kan öka riskerna för olyckor och oönskade utsläpp i havet. HaV menar att fartygen närmar sig, eller har nått, de storlekar som farlederna kan klara utan breddning och fördjupning. Utskottet konstaterar i sammanhanget att det finns ett pågående arbete med ny sjömätning som genomförs av Sjöfartsverket för att möta denna utveckling.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att Havsmiljöinstitutet i sin rapport 2017:2 har lyft fram att fartygsrutterna spelar en stor roll för vilka skador som uppstår av fartygens utsläpp till vatten. Havsmiljöinstitutet anger som exempel sjöfartens operationella oljeutsläpp som har visat sig orsaka mycket stor dödlighet bland hotade alfåglar vid utsjöbankarna i centrala Östersjön. Kustbevakningen upptäcker årligen något hundratal utsläpp i svenska vatten. Havsmiljöinstitutet pekar på att en del av lösningen på detta problem kan vara att leda om fartygstrafik förbi känsliga och skyddade områden, vilket diskuteras i arbetet med havsplanen för Östersjön. Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har samtidigt framfört vikten av att planerna inte får hämma sjöfartens framkomlighet och sjösäkerhet.

Utskottet påminner dessutom om att det pågår ett internationellt arbete inom Helcom och IMO kring trafiksepareringssystem och förbudsområden för sjöfart. Som framgår av tidigare avsnitt är system för dynamisk ruttoptimering och Sea Traffic Management (STM) under utvecklingen inom sjöfarten. Konceptet STM syftar till att höja säkerheten, minska miljöpåverkan och öka effektiviteten till sjöss genom informationsdelning och nya smarta tjänster. STM kan på sikt mildra såväl risker för olyckor som minska sambandet mellan ökad fartygsstorlek och ökande ytanspråk. Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att tidiga tester visar att STM kan minska antalet grundstötningar och kollisioner med över 60 procent.

Vidare bör här nämnas att EU i juli 2014 beslutade om ett ramdirektiv för havsplanering (2014/89/EU). Direktivet innebär att medlemsstaterna senast 2021 ska ha upprättat havsplaner. Utskottet konstaterar att den 1 september 2014 infördes en bestämmelse i miljöbalken om statlig havsplanering i Sverige som innebär att det ska finnas tre statliga havsplaner: en för Bottniska viken, en för Östersjön och en för Västerhavet. Planerna ska omfatta större delen av territorialhavet och svensk ekonomisk zon. I territorialhavet delar staten

planeringsansvar med kommunerna medan den ekonomiska zonen är enbart statens planeringsansvar. Enligt havsplaneringsförordningen (2015:400) ska HaV ta fram förslag till havsplaner. Utskottet noterar att utkast till havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet nu har tagits fram och ska sedan beslutas av regeringen 2019. Huvudsyftet med havsplanerna är att tydliggöra hur olika havsområden kan användas. Ekosystemansatsen är en utgångspunkt i både EU:s havsplaneringsdirektiv och den svenska havsplaneringsförordningen.

Utskottet understryker att havsplanerna ska ge förutsättningar för effektiva transportvägar med låg bränsleförbrukning samt att sjöfartens miljöeffekter minimeras, särskilt i ekologiskt känsliga områden. Utskottet vill framhålla att havsplanerna kan vara ett viktigt stöd i det internationella arbetet med att styra fartygsrutterna till områden där känsliga naturvärden inte riskeras av trafiken. Havsplanerna kommer dock inte att vara direkt styrande för sjöfarten. FN:s havsrättskonvention sätter ramarna för handelssjöfartens rättigheter och skyldigheter.

Utskottet vill framhålla att trafik övervakas och regleras i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och för att förhindra att miljön förorenas. Utskottet konstaterar att sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp.

Miljödifferentierade farledsavgifter

Utskottet vill påminna om att sedan 1998 är de svenska farledsavgifterna miljödifferentierade. Den del av avgiften som är baserad på bruttodräktigheten varierar med fartygens utsläpp av kväveoxider. Sjöfartsverket behandlar ansökningar om reducerad farledsavgift, och vid utgången av 2016 hade 37 fartyg fått rabatt. Omkring 40 procent av dessa var svenskflaggade.

Som redan har framgått av tidigare avsnitt presenterade Sjöfartsverket i mars 2016 en ny modell för farledsavgifter som bl.a. innebär att avgifterna ska differentieras med syftet att minska fartygens totala påverkan på miljön. Den nya modellen innebär att en ny form av miljöstyrning införs genom en klassificering enligt ett miljöindex. Indexet bygger på fem utsläppskategorier: kväveoxider, koldioxid, svaveldioxid och partiklar, vatten- och avfallshandling samt handtering av miljöfarliga ämnen. Fartygen placeras in i ett antal avgiftsklasser utifrån deras miljöprestanda i enlighet med ett miljöindex. Den mest miljövänliga klassen (klass 1) betalar 10 procent av anlöpsavgiften, klass 2 betalar 30 procent, klass 3 betalar 90 procent medan klass 4 med sämst miljöprestanda betalar full avgift. Syftet är att påverka hela fartygets miljöpåverkan. Utskottet välkomnar den nya modellen som ska införas den 1 januari 2018 och Sjöfartsverkets arbete med att bättre än i dag använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Utskottet avser att fortsätta följa denna fråga, inte minst vilka konsekvenser som det nya avgiftssystemet får för både sjöfartsnäringen och miljön.

Avloppsvatten och tömning av toalettavfall

Utskottet kan konstatera att enligt bl.a. Havsmiljöinstitutet kommer den största mängden av sjöfartens utsläpp av avloppsvatten och avfall från passagerartrafiken, dvs. färjor och kryssningsfartyg. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att IMO i april 2016 beslutade om ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön. De nya reglerna innebär att utsläpp av toalettavfall inte kommer att vara tillåtet från nya fartyg fr.o.m. 2019, och för befintliga fartyg fr.o.m. 2021. Överenskommelsen om ett nytt regelverk syftar till att minska utsläppen av fosfor och kväve i Östersjön och därmed minska bidraget till övergödning från den internationella sjöfarten, vilket är positivt för vattenkvaliteten och för den biologiska mångfalden i havet. Arbeta för att nå resultat och få till stånd ett förbud har bedrivits inom ramen för Helcom, EU och IMO.

Utskottet påminner också om att hamnar inom EU sedan 2000 måste erbjuda avfallsmottagning. Flera av de större passagerarhamnarna runt Östersjön har på senare år byggt ut och förbättrat sin kapacitet att ta emot avfall. Det finns dock mindre och medelstora hamnar runt Östersjön som fortfarande har begränsad mottagningskapacitet. I sammanhanget kan också nämnas att både Stockholms och Göteborgs hamn har miljödifferierade hamnavgifter. I Stockholms hamn får t.ex. fartyg rabatterad hamnavgift om de drivs med LNG eller reducerar sina utsläpp av kväveoxid. Stockholms hamn har möjlighet att kunna ta emot toalettavfall samt dusch- och diskvatten. Vid samtliga sju kryssningslägen kan fartygen kostnadsfritt lämna avloppsvatten. Enligt uppgift lämnar åtta av tio kryssningsfartyg sitt avloppsvatten i Stockholms hamn. Kryssningsfartygen lämnar dock inte alltid i land, utan har ofta möjlighet att rena sitt avloppsvatten ombord. De kan också spara vattnet i sina tankar under längre perioder för att sedan lämna i annan hamn. När det gäller färjetrafiken har den linjebundna färjetrafiken sedan 1980-talet lämnat sitt avloppsvatten i land. I dag lämnas enligt uppgift 98 procent av alla passagerares avloppsvatten i land i Stockholms hamn.

Utskottet är mycket positivt till IMO:s beslut om ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön. Utskottet vill framhålla att förbudet bidrar till en mer hållbar sjöfart och förbättrade förutsättningar för turistnäringen.

Oljeutsläpp

Utskottet konstaterar att Kustbevakningen svarar för oljebekämpningen till sjöss i svenska vatten. Utskottet vill påtala att utsläpp av olja kan orsaka allvarliga skador på miljön. Växt- och djurliv kan skadas, stränder kletas ned och botten förstöras. Oljeutsläppen får också sociala och ekonomiska konsekvenser för dem som drabbas.

Utskottet konstaterar att oljeutsläpp till havet är ett allvarligt föroreningsproblem. De miljöskador som uppstår kan enligt HaV vara både kort- och långvariga och är olika beroende på vilka av havets olika delar som drabbas.

Olja i kustzonen orsakar ofta större miljöskador än ute i öppna havet. Den största delen av de utsläpp som konstaterats bedöms uppgå till maximalt 10 liter. Dessa utsläpp upptäcks oftast i kustnära områden. Enligt HaV har antalet konstaterade oljeutsläpp inom svenskt ansvarsområde minskat sedan 2004, men utöver de konstaterade utsläppen föreligger ett stort mörkertal.

När det gäller risken för oljeutsläpp i Östersjön konstaterar utskottet att det i dag inom Östersjöområdet transporteras nästan dubbelt så mycket olja som för tio år sedan, och ökningen förväntas fortsätta. Transporterna sker med allt större fartyg, navigationsförhållandena är på vissa platser svåra för större fartyg och besvärliga isförhållanden kan råda vintertid.

Kustbevakningen har specialutrustade miljöskyddsfartyg och med hjälp av flygplan och satellitbilder kan oljeutsläpp upptäckas i ett tidigt skede. Med hjälp av driftprognosprogrammet Sea Track Web är det enligt Kustbevakningen möjligt att förutsäga var och när ett utsläpp når land och därmed sätta in resurserna där de behövs bäst, vilket utskottet ser mycket positivt på.

Utskottet konstaterar att trafik övervakas och regleras i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och för att förhindra att miljön förorenas. Sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp i områden med tät trafik eller som är särskilt riskfyllda. Som framgår av tidigare avsnitt syftar det nya konceptet STM till att bidra till att minimera risker för grundstötning och förbättra färdplaner för varje enskild transport. Utskottet vill betona att det är mycket angeläget att förbättringsarbetet för att minska riskerna för oljeutsläpp fortsätter. Utskottet förutsätter liksom tidigare år att regeringen och dess myndigheter prioriterar detta arbete.

Utsläpp till luft

Utskottet vill inledningsvis påpeka att sjöfartens utsläpp till luft påverkar i första hand möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning och Hav i balans samt levande kust och skärgård. Utskottet konstaterar samtidigt att Miljömålsberedningen har framfört att sjöfarten är ett energieffektivt trafikslag med hänsyn till utsläppen av växthusgaser per vikt och sträcka av transporterat gods. Däremot finns en potential för ytterligare energieffektivisering inom sjöfarten och därmed lägre utsläpp. År 2012 motsvarade utsläppen från sjöfarten omkring 2,1 procent av de globala utsläppen av växthusgaser. Enligt prognoser från IMO kan sjöfartens koldioxidutsläpp öka med 50–250 procent mellan 2012 och 2050 om inga åtgärder vidtas.

Utskottet konstaterar att det finns olika typer av marina bränslen, t.ex. lättare typ av eldningsolja (marine gas oil, MGO, och marine diesel oil, MDO), tyngre eldningsolja även kallat tjockolja (heavy fuel oil, HFO) och olika medeldestillat. Exempel på alternativa bränslen med lägre miljöpåverkan är flytande naturgas (LNG), bibränsle och metanol. Inom sjöfarten används

framför allt tunn eldningsolja, tjocka eldningsoljor samt diesel. Utskottet uppmärksammar att den internationella sjöfarten förutom koldioxidutsläpp medför betydande utsläpp av försurande och övergödande ämnen. Enligt Naturvårdsverket var utrikes sjöfart den största enskilda källan till försurande nedfall av kväveoxider (25 procent) och den näst största källan till nedfall av svaveldioxid (16 procent) i Sverige 2012. Sjöfarten genererar också utsläpp av sotpartiklar (s.k. black carbon), vilka är kortlivade klimatpåverkande luftföroreningar (SLCP).

Utskottet påminner om att det sedan 2015 råder särskilda regler för utsläpp av svaveloxid i Östersjön. För att minska fartygens utsläpp till luft får sedan den 1 januari 2015 inte fartyg som opererar inom SECA-områden (Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen samt kustområdena runt USA och Kanada) ha mer än maximalt 0,10 viktprocent svavel i bränslet. För att möta kraven kan man byta till lågsvavliga marina bränslen, använda alternativa bränslen som LNG eller installera s.k. skrubbers som renar avgaserna.

I betänkande 2015/16:TU17 konstaterade utskottet att det vid ett flertal tillfällen behandlat frågan om de skärpta svavelregler som infördes den 1 januari 2015. Utskottet framförde att det är viktigt att regeringen ser till att ett effektivt sanktionssystem för efterlevnaden av svaveldirektivet införs skyndsamt. Mot den bakgrunden riktade riksdagen ett tillkännagivande om detta till regeringen. Regeringen har i skrivelse 2016/17:75 framfört att man noga följer utvecklingen nationellt och internationellt i fråga om efterlevnaden av de nya svavelreglerna. Nationellt har enligt regeringen få överträdelse mot reglerna noterats inom ramen för Transportstyrelsens tillsyn. Arbetet med att se över och lämna förslag till ett mer effektivt sanktionssystem för överträdelse av svavelreglerna pågår inom Regeringskansliet (Miljö- och energidepartementet). Ett arbete pågår med att ta fram en promemoria med författningsförslag. Ett förslag som utreds är enligt uppgift från Regeringskansliet en administrativ sanktionsavgift i form av en miljösanktionsavgift för att främja bättre möjligheter att sanktionera överträdelse av kraven i svavelförordningen. Regeringen avser att remittera förslaget under hösten 2017.

Utskottet menar att sjöfartens utsläpp av kväveoxider måste minska. Utskottet välkomnar därför att ett beslut om ett NECA-område i Östersjön och Nordsjön förväntas fattas sommaren 2017 av IMO:s miljöskyddskommitté och träda i kraft 2021. Ett sådant beslut innebär att skärpta regler för sjöfartens kväveutsläpp kommer att gälla i området för fartyg som byggs från och med 2021.

Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att utreda kostnader och andra möjliga konsekvenser av att ett NECA-område inrättas. Trafikanalys redovisade sitt uppdrag i mars 2017. För att gå från nu gällande gränsvärden till de nya krävs enligt Trafikanalys att fartygens maskiner klarar en utsläppsminskning med ca 80 procent. Utskottet konstaterar att de stora köparna av sjötransporter i NECA-området har en betydande andel export och är mycket beroende av sjötransporter. De är också beroende av sjöburen import av råvaror till sin produktion. Till den skandinaviska och europeiska

marknaden är de inte fullt så beroende av sjötransporter. En del gods går på järnväg eller lastbil och färja den kortaste vägen till kontinenten. I norra Sverige är exportföretagen särskilt beroende av sjöfart, både när det gäller ut- och intransporter av färdigvaror och råvaror. Trafikanalys bedömer möjligheterna att föra över godstransporter till järnväg och landsväg som små eller obefintliga av kapacitets- och kostnadsmässiga skäl. Baserat på tillgänglig teknik uppskattar Trafikanalys investeringskostnaden till ca 5 procent av den totala kostnaden för anpassning till NECA för ett nytt fartyg. Den årliga merkostnaden uppskattas till ca 3 till 5 procent av den totala årskostnaden per fartyg. Trafikanalys konstaterar att merkostnaden således är begränsad men inte obetydlig. Många andra faktorer bedöms dock påverka fraktpriserna mer, främst priset på fartygsbränsle. Trafikanalys bedömer att effekterna på konkurrensen mellan trafikslagen eller transportflödena till följd av NECA blir små eller försumbara.

Utskottet kan vidare konstatera att regeringen i januari 2016 presenterade en ny inriktning för den svenska miljöpolitiken för Arktis. Där beskrivs tre områden som kommer att vara prioriterade framöver: ett starkt klimatarbete, ett bättre skydd av biologisk mångfald och ekosystem samt ett hållbart resursutnyttjande. Dessutom kan här nämnas att Sverige är medlem i Arktiska rådet och driver på för ett mer aktivt klimatarbete inom rådet. Vid rådets ministermöte den 10–11 maj 2017 diskuterades bl.a. frågor om klimat och internationellt samarbete i Arktis.

Utskottet vill även peka på pågående arbete nationellt och internationellt och framhålla vikten av en överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart. Utskottet kan konstatera att internationella beslut är avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten. Utskottet förutsätter, liksom i betänkande 2016/17:TU12, att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor för att inom ramen för det internationella samarbetet förbättra såväl havs- som landmiljöer. Utskottet vill vidare betona att Sverige anses vara ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet och som tar ansvar för miljön. Det är därför viktigt att även i fortsättningen ha en hög ambitionsnivå. Detta är till godo inte endast för miljön utan kan även utgöra ett varumärke för den svenska sjöfarten och dess konkurrenskraft. Utskottet vill dessutom framhålla att internationella åtgärder måste vidtas för att uppnå miljöförbättringar inom sjöfarten och välkomnar att arbetet med att minska utsläppen av kväveoxider fortsätter. Utskottet vill liksom förra året framföra att det är viktigt att regeringen ser till att ett effektivt sanktionssystem för efterlevnaden av svaveldirektivet införs skyndsamt. Utskottet välkomnar därför det arbete som pågår i Regeringskansliet när det gäller dessa frågor.

Sammanfattande ställningstagande

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2016/17:500 (M), 2016/17:1342 (MP),

2016/17:1989 (V) yrkande 3, 2016/17:3166 (M) yrkande 8 och 2016/17:3374 (L) yrkande 13 i denna del.

Båtregister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att införa ett fritidsbåtregister. Utskottet anser att fördelarna med ett register för fritidsbåtar inte är tillräckligt stora och pekar på de initiativ som tas för att finna konstruktiva lösningar på problemet med övergivna båtvrak.

Bakgrund

Det svenska fartygsregistret är inrättat för registrering av skepp, skeppsbyggen och vissa båtar. Att ägaren ska registrera sitt skepp är ett krav som även gäller för båtar som används yrkesmässigt. Om fartyget är minst 12 meter långt och minst 4 meter brett är det ett skepp, annars är det en båt. Alla skepp måste vara registrerade i fartygsregistret, och krav på registrering gäller även för båtar som används yrkesmässigt om båtens skrov är minst 5 meter långt.

År 2015 fanns det enligt Sjöfartsverket uppskattningsvis totalt ca 822 000 fritidsbåtar i Sverige. Antalet sjödugliga båtar uppgick till ca 756 000. Utöver dem fanns ca 65 500 båtar som inte är i sjödugligt skick och som inte planeras att sjösättas det närmaste året.

Regeringen gav i december 2009 Naturvårdsverket i uppdrag att föreslå ett system för omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar samt, utifrån Statskontorets förslag i rapporten Vrak och ägarlösa båtar (2008:6), föreslå ett system för att spåra ägare samt forsla bort och eventuellt skrota övergivna nedskräpande fritidsbåtar. Naturvårdsverket presenterade i juni 2011 rapporten Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar. 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 spåringsmöjlighet och om att ändra reglerna för att ge kommunerna bättre möjligheter att omhänderta fartygsvrak.

Motionen

I motion 2016/17:1046 framför Caroline Helmersson Olsson och Hans Ekström (båda S) att problemet med nedskräpande båtar väntas öka då antalet uttjänta båtar förväntas öka. Motionärerna menar att ett införande av ett båtregister skulle bl.a. underlätta utkrävandet av ägaransvar. Motionärerna efterfrågar följaktligen att regeringen överväger att införa ett båtregister (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att frågan om ett införande av fritidsbåtsregister har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2015/16:TU17. Riksdagen tillkännagav i mars 1995 att regeringen borde överväga ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister (bet. 1994/95:TU12). Den dåvarande regeringen uppdrog i januari 2003 åt Sjöfartsverket att utreda de tekniska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Uppdraget redovisades i oktober 2003. Remissinstanserna var överlag kritiska till Sjöfartsverkets rapport. En departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidskepp (Ds 2008:32) utarbetades och remitterades. I budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22) behandlade den dåvarande regeringen frågan om återinförande av det statliga fritidsbåtsregistret och framförde sin bedömning att så inte bör ske.

Utskottet konstaterar att Havs- och vattenmyndigheten (HaV) menar att övergivna eller utjämna båtar, s.k. skrotbåtar, bör skrotas för att inte orsaka onödig skada i naturen. HaV har samtidigt konstaterat att det inte finns något register över fritidsbåtar och att det därför kan vara svårt att hitta ägaren till en övergiven båt. I juli 2012 remitterade Miljödepartementet en promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar (dnr M2012/1824/R). I promemorian föreslås en ny lag om flyttning av båtar i vissa fall. Enligt den föreslagna lagen skulle regeringen få meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt om det behövs för att skydda människors hälsa och miljön, undvika materiella skador eller upprätthålla ordningen till sjöss eller på land. Enligt den föreslagna lagen får regeringen även meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt från en fastighet om fastighetsägaren begär det och båten har varit uppställd på fastigheten under minst en månad från det att fastighetsägaren uppmanat båtens ägare att flytta båten eller minst två månader från det att fastighetsägaren påbörjat försök att nå båtens ägare. I maj 2016 framförde infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2015/16:1250 att detta förslag bereds i Regeringskansliet.

Regeringen har nyligen lämnat proposition 2016/17:178 Skärpt ansvar för fartygsvrak till riksdagen. I propositionen föreslår regeringen att Sverige ska tillträda 2007 års internationella Nairobi-konvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen). Regeringen lägger också fram förslag till de lagändringar som behövs till följd av tillträdet. Förslagen innebär att fartygets ägare ska vara skyldig att avlägsna fartygsvrak som utgör en fara för sjöfarten eller för miljön, eller vidta någon annan åtgärd för att komma till rätta med faran. Ägaren ska också svara för de kostnader som åtgärderna medför, förutom i vissa undantagsfall. När det är fråga om större fartyg ska ägaren enligt regeringens proposition dessutom vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, för att täcka sitt ansvar.

Utskottet vill även lyfta fram de initiativ som har tagits av privata aktörer och intresseorganisationer, t.ex. Svenska Båtunionen och stiftelsen Håll Sverige Rent, för att finna konstruktiva lösningar på problemet med övergivna

båtvrak. I t.ex. projektet Svenska skrotbåtar har Håll Sverige Rent kartlagt och inventerat uttjänta fritidsbåtar i Stockholms län, vilket resulterade i 38 funna skrotbåtar. Studien visade att det är svårt att identifiera ägaren till övergivna båtar och att det är dyrt att skrota båtar som är övergivna. Utskottet vill vidare lyfta fram att det finns båtskrotor som arbetar för att minska antalet övergivna båtar, bl.a. genom att initiera ett projekt i syfte att etablera ett nationellt system för återvinning av fritidsbåtar. Båttretur är ett nationellt nätverk för miljömässigt korrekt insamling och återvinning av fritidsbåtar.

Utskottet vill liksom tidigare år också understryka att övergivna båtvrak är ett problem som växer i omfattning, och ofta är det markägaren som får bekosta bortforsling av vrak när ägaren inte går att spåra. Att plast- och träbåtar blir liggande i naturen under lång tid kan ge allvarliga negativa miljökonsekvenser. Om båten innehåller olja eller bensin kan detta läcka ut i naturen. Många båtar innehåller också giftiga ämnen som kan spridas i markerna. Utskottet vill liksom tidigare år peka på att båtarna också förfular miljön och att de på olika sätt kan innebära risker för människor. Mot denna bakgrund vill utskottet framhålla att ett införande av fritidsbåtsregister skulle kunna innebära fördelar när det gäller sjösäkerhet och ordningsfrågor.

Utskottet noterar samtidigt att det inte är klarlagt om kostnaderna för införandet och upprätthållandet av ett register överväger nyttan med det, och mot denna bakgrund anser utskottet att det inte är motiverat att återinföra ett statligt fritidsbåtsregister. Utskottet ser emellertid att andra angelägna åtgärder kan vidtas för att minska problemet med nedskräpning på grund av övergivna och uttjänta båtar. En laglig förbättring av möjligheterna att flytta båtar skulle kunna vara en sådan delåtgärd. Utskottet vill liksom tidigare år framhålla vikten av att underlätta för flyttning av uttjänta och övergivna båtar. Utskottet anser vidare att det är angeläget att finna välfungerande och kostnadseffektiva lösningar där de problem som finns åtgärdas utan att fritidsbåtsägare drabbas av onödiga kostnader eller betungande byråkrati. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motion 2016/17:1046 (S) yrkande 2.

Flytväst i fritidsbåt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om krav på flytväst i fritidsbåt. Utskottet anser att ett införande av eventuella krav på flytväst måste föregås av en noggrann analys av den föreslagna åtgärdens lämplighet.

Bakgrund

Varje år färdas minst 1,5 miljoner personer i vuxen ålder i fritidsbåtar runt om i Sverige. Sverige är enligt Sjöfartsverket ett av världens mest fritidsbåttäta länder med ca 13 vuxna personer per fritidsbåt. Tre av fyra båtägare upplever

att båtlivet påverkar deras hälsa ganska eller mycket positivt. Det finns drygt 1 000 båtklubbar med sammanlagt 250 000 medlemmar.

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 (se prop. 2008/09:93). Enligt Sjöfartsverket har antalet omkomna i samband med fritidsbåtliv halverats de senaste 20 åren. Antalet omkomna har minskat från 40 personer 2011 till 28 personer 2016. År 2007 var antalet omkomna per 100 000 båtar 4,9 personer. Sett över den senaste femårsperioden är nivån ungefär 3,8 omkomna per 100 000 båtar.

Transportstyrelsen utreder, analyserar och för statistik över de olyckor som inträffar. Syftet är att fakta och kunskaper ska få genomslag i säkerhetsarbetet. Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer som har anknytning till fritidsbåtlivet och som arbetar för att skapa ett säkrare båtliv.

Transportstyrelsen redovisar s.k. högsäsongsmätningar som är fältstudier som genomförs på somrarna genom observationer vid farleder med mycket fritidsbåttrafik. Vid högsäsongsmätningarna registreras bl.a. om man använder flytväst. Sommaren 2016 använde 56 procent av personerna ombord någon typ av flythjälpmedel, vilket var en ökning från sommaren 2015 då 50 procent använde ett flythjälpmedel. Störst var ökningen bland männen.

Under åren 2013–2015 omkom 87 personer i fritidsbåtsrelaterade olyckor. Av dem bar 52 personer inte flytväst och omkom genom drunkning. Transportstyrelsen och Svenska Livräddningssällskapet har genom analyser av dödsolyckor gjort en skattning som visar att sex av tio som omkom i fritidsbåtsolyckor och inte hade flytväst skulle ha kunnat överleva om de hade använt flytväst.

Motionen

I motion 2016/17:2250 uppmärksammar Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) att det är reglerat i lag att alla som åker i bil ska ha bilbälte men någon lag på att man måste bära flytväst till sjöss finns inte. Motionärerna menar att krav bör ställas på att det finns tillräckligt med flytvästar ombord för att det ska räcka till alla passagerare ombord. Därtill borde man kräva att barn under femton år ska bära flytväst när de är ombord på en fritidsbåt. Motionärerna vill att regeringen ser över möjligheterna att ta fram en lagstiftning som kan leda till en ökad säkerhet på sjön. Ett krav på att flytvästar alltid ska finnas ombord ökar såväl medvetenheten om flytvästens betydelse som säkerhetsmarginalerna för alla som befinner sig på sjön. Motionärerna efterfrågar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs om obligatorisk flytväst i fritidsbåt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att den dåvarande regeringen 2011 gav Transportstyrelsen i uppdrag att tillsammans med de berörda myndigheterna och organisationerna ta fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade skulle kunna minska i enlighet med regeringens mål för säkerhet inom fritidsbåtstrafiken. Uppdraget redovisades 2012, och strategin Säkrare båtliv 2020 godkändes i februari 2012. För att nå målen i strategin om ett säkrare båtliv 2020 har medlemmarna i Sjösäkerhetsrådet enats om att åstadkomma en samlad satsning på ökad säkerhet.

Utskottet noterar att antalet dödsolyckor inom fritidsbåtlivet har minskat kraftigt sedan 1970-talet, men att den nedåtgående trenden har planat ut under det senaste decenniet. Enligt Transportstyrelsen är det inte utrett vilka faktorer som har spelat störst roll när det gäller den nedåtgående trenden. Samtidigt uppmärksammar utskottet att Transportstyrelsen konstaterar att flytväst är det enskilt viktigaste för säkerheten ombord. Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen på sin webbplats uppmuntrar till användning av flytväst till sjöss. Enligt Transportstyrelsen borde det vara lika naturligt och viktigt att använda flytväst till sjöss som att använda säkerhetsbälte i bilen, och det är viktigt att samtliga ombord har någon form av flytväst. Enligt Transportstyrelsen ökar flytvästen i många lägen chanserna till överlevnad väsentligt.

Transportstyrelsen uppger att det inte pågår något regelutvecklingsarbete avseende flytväst användning. Enligt uppgift finns det däremot tankar i Sjösäkerhetsrådet om att utvärdera vad ett förslag om obligatorisk flytväst skulle innebära, inbegripet att i ett förarbete undersöka effekterna av sådana regler i andra länder. Transportstyrelsen konstaterar att det i exempelvis Norge finns regler om att flytväst ska vara tillgänglig i vissa båtar. En utredning skulle i så fall kunna ge underlag för ett eventuellt beslut om att gå vidare med lagstiftning eller inte. Transportstyrelsen uppger att myndighetens statistik och analys inom området talar starkt för att flera av dem som omkommer hade haft stora möjligheter att överleva om de hade använt flytväst.

Utskottet anser att ett införande av eventuella krav på flytväst måste föregås av en noggrann analys av den föreslagna åtgärdens lämplighet. Utskottet har tidigare framfört att det är viktigt att grundligt utreda vilka behov av åtgärder som finns och vilka strategier som är lämpligast för att förbättra sjösäkerheten utan att man skapar onödiga och kostsamma regleringar som innebär hinder inom fritidsbåtlivet (bet. 2014/15:TU11). Utskottet kvarstår vid denna uppfattning och vill liksom tidigare inte utesluta att krav på flytväst skulle kunna öka sjösäkerheten. Utskottet vill betona att ett införande av krav på flytväst utan att ha säkerställt att dessa skulle leda till att olyckor kan undvikas eller lindras innebär att man inför en betungande börda för fritidsbåtlivet utan att med säkerhet generera positiva effekter i form av ökad säkerhet. Exempelvis skulle ett krav på att inneha flytväst i fritidsbåtar inte nödvändigtvis innebära att de som riskerar att omkomma i drunkningsolyckor kommer att använda flytväst. Utskottet noterar att det finns tankar inom Sjösäkerhetsrådet om att utvärdera vad ett förslag om flytväst skulle kunna innebära. Utskottet vill här

också peka på att det är mycket angeläget med informationsinsatser för att öka medvetenheten bland personer i fritidsbåt om riskerna och för att i större utsträckning använda flytvästar. Mot bakgrund av det pågående arbetet inom området avstyrker utskottet motion 2016/17:2250 (M).

Förarbevis för vattenskotrar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om förarbevis för vattenskotrar. Utskottet framhåller att frågor som rör sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet är mycket viktiga och att det är angeläget att det så snart som möjligt införs krav på förarbevis för vattenskotrar.

Bakgrund

En vattenskoter definieras enligt förordningen (1993:1053) om användning av vattenskotter som en farkost vars längd understiger fyra meter och som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på farkosten snarare än befinner sig i den. Inom definitionen ryms ett antal olika modeller av vattenskotter där utbudet kan variera både vad gäller maskinkraft och storlek.

De senaste åren har användningen av vattenskotrar ökat. Nya användningsområden för vattenskotter har tillkommit. Trots att det finns en potential att i större utsträckning kunna använda vattenskotrar för nyttoändamål används de alltså mest som sport- och fritidsaktivitet. I takt med att vattenskotteranvändandet ökat har även vissa problem uppfattats.

Motionen

I motion 2016/17:1693 framhåller Isak From (S) att vattenskotterns dåliga rykte till stor del får skyllas på förarna. De internationella sjövägsreglerna gäller även för vattenskotrar. Motionären menar att vattenskotterförordningen med regleringen att vattenskotter bara får framföras i allmän farled inte går att tillämpa. Reglerna anses inte längre tillämpbara enligt EU-regler om bl.a. rätten att fritt utnyttja godkända varor. Vattenskotrar har miljövänliga fyrtaktsmotorer och gör inte större skada än andra båtar. Motionären efterfrågar mot den bakgrunden att vattenskotterförordningen skrotas och att det i stället införs krav på behörighetsbevis, förarbevis eller körkort samt åldersgränser för snabba farkoster till sjöss.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågor om kompetensbevis för fritidsbåtar. Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen redan i början på 2000-talet beslutade att tillkännage för regeringen att förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis för fritidsbåtar borde utredas (bet. 2004/05:TU7, rskr. 2004/05:178). Frågan återkom under det efterföljande riksmötet (bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308) då riksdagen godkände vad regeringen föreslog om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar. Med anledning av tillkännagivandena vidtog den dåvarande regeringen vissa åtgärder. Bland annat utarbetades och remitterades en departementspromemoria (Ds 2008:32) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp. I promemorian lämnades ett förslag om att införa en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp.

Utskottet påminner även om att regeringen 2013 gav Havs- och vattenmyndigheten (HaV) i uppdrag att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre, motordrivna vattenfarkoster samt analysera ett behov av särskild reglering för dessa. HaV föreslog att krav på höghastighetsbevis införs för framförande av fritidsfartyg som kan uppnå hastigheter om minst 35 knop, att krav på behörighetsbevis införs för förande av fritidsfartyg som kan uppnå en hastighet om minst 15 knop, att regleringen av det nuvarande kustskepparintyget ingår i den föreslagna lagen samt att vattenskoterförordningen upphävs. Hösten 2014 bereddes en promemoria inom Regeringskansliet (N2014/3447/TE) om uppdrag att utreda införande av förarintyg för vattenskotter.

År 2015 tillkännagav riksdagen för regeringen att det bör införas förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskotter (bet. 2014/15:TU11, rskr. 2014/15:194). Utskottet betonade att vattenskotrar kan orsaka ett flertal problem. De har starka motorer och kan köras i höga hastigheter på grunt vatten. Därtill kommer störningar och buller som bl.a. riskerar att påverka fågellivet i känsliga områden. Utskottet påminde om att i nuläget krävs inget förarbevis eller åldersgräns för att få köra vattenskotter. Utskottet framhöll dock att det var angeläget att det så snart som möjligt införs krav på förarbevis. Detta förarbevis borde fokusera på att den som framför vattenskotern kan göra det på ett säkert och tryggt sätt, för såväl föraren själv som för de personer och djur som vistas i närheten, samt är inriktat på att ha förståelse för hastigheter och sjövätt. Utskottet var medvetet om att gränsdragningsproblematiken gentemot andra vattenfordon innebär vissa utmaningar när det gäller att lagstifta om krav på åldersgräns och förarbevis för vattenskotter men hyste stort förtroende för att regeringen skulle finna lämpliga lagstiftningslösningar.

Utskottet kan konstatera att i januari 2016 uppdaterades och färdigställdes Regeringskansliets promemoria (N2014/3447/TE). I promemorian behandlas ett uppdrag att utreda möjligheten och förutsättningar för införande av någon form av obligatorisk utbildning och införande av förarintyg för vattenskotter. Syftet med en sådan utbildning och ett förarbevis för vattenskotter är att höja kunskapsnivån hos användare av vattenskotrar vad gäller sjöregler och

beteende till sjöss samt miljöpåverkan. I promemorian ges förslag till lag om krav på obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Utformningen av ett sådant förarbevis bygger på att den som klarat ett obligatoriskt kunskapsprov med godkänt resultat ska vara berättigad att ansöka om ett förarbevis. Även den som sedan tidigare innehar ett sådant förarintyg för fritidsbåt som administreras av Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) eller avlagt befäls-examen minst klass VII ska kunna ansöka om ett förarbevis för vattenskoter.

Utskottet konstaterar att utredningsuppdraget inte omfattade att undersöka utbildningsmoment eller obligatoriska förarbevis för andra fartygstyper inom fritidsbåtssegmentet eller att ta ställning till eller utreda ändring av förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter. I promemorian lämnades även ett förslag på en förordning om förarbevis för vattenskoter. Denna förordning är tänkt att komplettera lagen och ge bl.a. närmare instruktioner till Transportstyrelsen som föreslogs vara den myndighet som får huvudansvaret för administration och tillsyn över utfärdande av förarbevis för vattenskoter. Regeringskansliet remitterade i januari 2016 förslaget om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar. Regeringen har i skrivelse 2016/17:75 uppgett att efter avslutad remiss har en remissammanställning gjorts. Ärendet bereds vidare.

Utskottet vill framhålla att frågor som rör sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet är ytterst viktiga. Det är därför angeläget att det så snart som möjligt införs krav på förarbevis. Mot bakgrund av pågående beredningsarbete avstyrker dock utskottet motion 2016/17:1693 (S).

Reservationer

1. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 2 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Robert Halef (KD) och Lars Tysklind (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkandena 27 och 28,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 19.2 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att sjöfarten har stor betydelse för näringslivet och det svenska transportsystemet. När det gäller gods transporteras en mycket stor andel av Sveriges utrikeshandel sjövägen och när det gäller passagerartrafik transporteras flera miljoner passagerare varje år med färja till och från Sveriges grannländer.

Vi vill också framhålla sjöfartens betydelse för miljön och klimatet. Sjöfarten är ett förhållandevis hållbart trafikslag där det finns en mycket stor outnyttjad kapacitet i Sverige i dag. För att vi ska kunna nå Miljömålsberedningens mål om att Sverige ska vara klimatneutralt till 2045 krävs det ytterligare insatser. Utsläppen av växthusgaser måste minska, och detta kräver naturligtvis många typer av åtgärder inom alla samhällssektorer, där minskade utsläpp från transportsystemet är avgörande. Vi vill framhålla att sjöfarten är en viktig faktor för klimatomställningen. Genom att flytta över mer transporter till järnväg och sjöfart kan vi minska utsläppen.

Vi vill vidare starkt betona att det är viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft förbättras. Vi påminner i sammanhanget om att alliansregeringen tog fram en handlingsplan för att stärka konkurrensförutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen och även påbörjade arbetet med en maritim strategi. För att förbättra sjöfartens konkurrenskraft är det viktigt att näringens kostnader minskar. Vi menar att sjöfarten måste ges goda villkor och konkurrenskraftiga skatter för att behålla och öka antalet svenskregistrerade fartyg. Vi vill betona att när taxor för den statliga tillsynen och

andra uppgifter utformas är det viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren.

Statlig tillsyn och godkännande, t.ex. genom Transportstyrelsen, är ibland en förutsättning för att företag ska kunna starta och verka. Vi vill dock uppmärksamma att den administrativa bördan för aktörer verksamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen. Många i branschen upplever att myndighetskontakter är komplicerade och det bör därför införas en s.k. one-stop shop för myndighetskontakter, där det ska räcka med en enda kontakt in i myndighetsvärlden för att i så hög utsträckning som möjligt minska den byråkratiska bördan som drabbar branschen. Detta bör vara en del i ett större paket där regeringen även bör se över möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna för de företag och fartyg som återigen vill flagga svenskt, i syfte att stärka svensk sjöfartsnäring.

Sjöfarten är en global näring som sysselsätter miljontals människor världen över. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) med över 170 medlemsstater, varav Sverige är en av dessa, bedriver arbete med bl.a. sjösäkerhet, skyddet av den marina miljön och sjöfartsskydd. IMO bedriver också ett arbete för att öka kvalitetskraven på flaggstaters sjöadministrationer. Vi vill understryka att ett litet, exportberoende land som Sverige är mycket beroende av goda konkurrensvillkor gentemot andra länder. Det har därmed avgörande betydelse att undvika nationella särlösningar i största möjliga mån och det är viktigt att i stället uppmuntra internationellt samarbete. Genom en stark svenskflaggad handelsflotta kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. Utflaggning av svenska fartyg riskerar att utarma kompetensen och Sveriges röst i internationella sammanhang och därmed möjligheten att påverka arbetsvillkoren inom sjönäringen. Därför bör regeringen verka för att regler som rör sjöfarten framför allt ska tas globalt inom t.ex. IMO och att gemensamma globala system för sjötrafikledning uppmuntras och understöds.

Sammanfattningsvis menar vi att den svenska konkurrenskraften inom sjöfarten behöver stärkas och att regeringen bör verka för att regler som rör sjöfarten framför allt ska tas globalt och att gemensamma globala system för sjötrafikledning ska uppmuntras och understödjas.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

2. Närmare om sjöfartsstödet, punkt 3 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 44.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av att Sverige får ett transportsystem som förenar god tillgänglighet med lägre utsläpp av klimatgaser. Bättre villkor för svensk sjöfart spelar en viktig roll för att nå mer hållbara transporter. En stärkt konkurrenskraft bidrar även till att den svenska sjöfarten kan fortsätta att utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Vi vill se en ökning av antalet svenskflaggade fartyg. En viktig statlig insats för att främja svensk sjöfart är sjöfartsstödet som lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. De senaste tio åren har sjöfartsstödet legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Enligt Trafikanalys skulle inte rederier kunna bedriva den verksamhet de gör i dag utan sjöfartsstödet, utan de skulle troligen flagga ut de fartyg som nu finns i det svenska fartygsregistret.

Vi har uppmärksammat att ett stort problem är att rederier inte på förhand kan få besked om huruvida de är berättigade till sjöfartsstöd. Detta leder till att de många gånger avstår från att registrera fartyg i Sverige. Detta är djupt otillfredsställande. Delegationen för sjöfartsstöd uppger att som sjöfartsstödet nu är uppbyggt går det inte att ge förhandsbesked i frågan om stöd faktiskt ska utgå. Vi vill dock peka på att delegationen har lämnat ett förslag i denna fråga och menar därför att regeringen snarast bör utreda om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

3. Inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 4 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Robert Halef (KD) och Lars Tysklind (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:28 av Lars Tysklind och Said Abdu (båda L) yrkandena 1 och 2,
2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 26,
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 43 och 45,

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 13 i denna del och
2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 19.2 i denna del,
bifaller delvis motion
2016/17:3183 av Penilla Gunther (KD) och
avslår motionerna
2016/17:2162 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2 samt
2016/17:2939 av Cecilia Widegren (M).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet och att det är önskvärt att så mycket godstrafik som möjligt förs över till fartyg. För att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser minska. Det kräver naturligtvis många typer av åtgärder inom alla samhällssektorer, där minskade utsläpp från transportsystemet är avgörande. Genom att flytta över mer transporter till järnväg och sjöfart kan vi minska utsläppen. Vi vill framhålla att vattenvägarna är viktiga för att öka andelen hållbara transporter. Det finns flera vattenvägar och ett stort antal hamnar i Sverige, vilket innebär att det finns goda möjligheter att avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Det är därför angeläget att svensk sjöfart ges goda villkor.

Samtidigt kan vi konstatera att inlands- och kustsjöfarten måste vara mer konkurrenskraftig i förhållande till övriga trafikslag för att den ska kunna utvecklas. Vi vill därför framhålla att det behövs olika åtgärder för att främja att godstrafik överförs från väg till sjöfart. Vi vill här påminna om att alliansregeringen tog fram en handlingsplan för att stärka konkurrensförutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringsen och påbörjade även arbetet med en maritim strategi.

Vi vill betona att arbetet med att främja vattenvägarna måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter. Alliansregeringen påbörjade ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket bör kunna leda till mer godstransporter till sjöss. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. Vi menar att införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar kan få positiva effekter på godstransporter med fartyg, men vi vill betona att det är mycket angeläget att det inte införs några svenska särregler som fördyrar eller försvårar användandet av de inre vattenvägarna, utan att sjösäkerheten äventyras.

Vidare kan vi konstatera att det behövs en god infrastruktur för inlandssjöfarten för att täcka behoven från näringslivet och medborgarna. Vi vill därför peka på att de inre vattenvägarna och infrastrukturen runt dem behöver rustas upp för att mer gods ska kunna gå till sjöss. Mycket av sjöfartens infrastruktur finns redan på plats, men ytterligare investeringar i inlandssjöfartens infrastruktur bör planeras. En ökad andel transporter till sjöss innebär ett effektivt sätt att optimera användningen av transportsystemet. Därför måste

det tas ett helhetsgrepp för att möjliggöra inlandssjöfart på i första hand Vänern och Mälaren.

Vi anser sammanfattningsvis att regeringen bör prioritera arbetet för att stärka inlandssjöfarten samt motverka svenska särregler för inre vattenvägar.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

4. Farleds- och lotsningsavgifter, punkt 5 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:1368 av Jimmy Ståhl (SD),

2016/17:1392 av Jimmy Ståhl (SD),

2016/17:1813 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 11, 12 och 14 samt

bifaller delvis motion

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 19.2 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis understryka att sjöfarten är en viktig näring med stora möjligheter att frakta gods utan att nya vägar behöver byggas och helt utan trängsel. Sverige har en av Europas längsta kuststräckor och ca 50 hamnar som kan hantera gods. Trots detta nyttjas inte sjöfarten i den utsträckning man hade kunnat hoppas på. Det är en mycket liten del gods som fraktas med fartyg inom Sverige. Våra vägnät är hårt ansträngda under vissa tider på dygnet och järnvägen med dess bristande underhåll har svårt att kunna frakta mer gods i dag. Vi vill understryka att sjöfarten har en helt annan möjlighet att frakta gods, men den är i dagsläget kraftigt underutnyttjad. Om gods finner nya vägar och söker sig till inlands- och kustsjöfarten skulle det ge både miljövinster och mindre vägslitage. Fartygstrafik mellan svenska hamnar skulle i ökad utsträckning kunna komplettera och avlasta landtransporterna. I framtiden kan en kustsjöfartslösning också vara en del av en inlandssjöfartstransport. Vi vill därför framhålla att sjöfarten har en mycket stor outnyttjad potential.

Sedan den 16 december 2014 är det möjligt att även i Sverige bygga och utrusta fartyg för inlandssjöfart. Regelverken och kostnaderna för att bedriva inlandssjöfart har dock inte varit fastslagna, vilket har gjort att redarna inte har vågat satsa på inlandssjöfart. Vi menar att de inre vattenvägarna tillsammans med kustsjöfarten har stor potential att transportera stora mängder gods inom

Sverige och på så vis avlasta vårt ansträngda transportsystem, men enligt vår bedömning behövs det stimulanser för att få igång denna trafik.

Vi menar därför att staten måste stödja sjöfarten genom att minska kostnaderna för att bedriva sjöfart. Det finns uppgifter som visar att sjöfarten står för 96 procent av sina kostnader, medan motsvarande siffra för järnvägen är enbart 26 procent. Vi understryker att det finns ett stort behov av att stödja sjöfarten att få så goda förutsättningar som möjligt; genom lägre kostnader ges sjöfarten incitament att satsa på att bygga upp trafik på vattenvägarna.

För att förbättra sjöfartens konkurrensvillkor vill vi därför att isbrytningen, som i dagsläget finansieras via farledsavgifterna, ska betalas av staten. Vi konstaterar att Sjöfartsverkets anslag har reducerats i statsbudgeten för 2017, trots nationella och internationella ambitioner om att mer transporter ska gå på vattenvägar. Vi noterar att konsekvensen för Sjöfartsverket blir att man tvingas lägga över mer kostnader på sjöfartens aktörer. Ökade kostnader för sjöfarten leder bort från, snarare än mot, de politiska målen.

För att främja både inlands- och kustsjöfarten och stimulera till att mer gods transporteras på vatten måste man även se över farledsavgifterna. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften med 8 procent den 1 januari 2017 och den kommer i framtiden att indexjusteras årligen. Vi menar att ett sätt att främja sjöfarten och göra det mer fördelaktigt att flytta gods från väg till sjö vore att överväga stimulanser i form av t.ex. farledsavgiftsbefrielse i fem år för kustsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar. Vi menar också att målen om att långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till järnväg och sjöfart rimmar illa med en indexuppräknning av farledsavgifterna, varför vi motsätter oss en sådan indexuppräknning. Det är inte rimligt att man måste betala farledsavgift varje gång ett fartyg går in till en hamn för att hämta gods. Detta medför att fartygen väljer att inte gå in i hamnar där det finns mindre mängd gods på grund av kostnaderna. En lättnad i farledsavgifterna eller kanske slopade farledsavgifter skulle även leda till fler jobb i hamnarna eftersom fartygen då skulle kunna göra fler stopp och hämta gods.

En annan fråga som vi vill lyfta fram handlar om lotsplikten och lotsavgifterna. Vi menar att det bör utredas om det är möjligt att lotsbefria inlands-sjöfarten.

Vi anser sammanfattningsvis att sjöfarten bör främjas genom att stimulanser och lättnader i eller borttagande av farledsavgifterna för inlandssjöfart och kustsjöfart bör utredas, att isbrytning inte ska finansieras via farledsavgifterna och att farledsavgifterna inte ska indexeras upp. Vi menar att regeringen även bör utreda möjligheten att lotsbefria inlandssjöfarten.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

5. Farleds- och lotsningsavgifter, punkt 5 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 19.2 i denna del, bifaller delvis motion

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 12 och avslår motionerna

2016/17:1368 av Jimmy Ståhl (SD),

2016/17:1392 av Jimmy Ståhl (SD),

2016/17:1813 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 11 och 14.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att svensk sjöfart är en mycket viktig näring för landets utveckling och konkurrenskraft, och sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Vi kristdemokrater vill öka den svenska sjöfartens konkurrenskraft eftersom de svenska vattenvägarna är underutnyttjade, samtidigt som framför allt järnvägen pressas av ett allt hårdare kapacitetstryck och inte räcker till. Jämfört med vägtransporter innebär dessutom transporter på vattenvägar en miljövinst.

Jag kan konstatera att sjöfarten betalar för vinterunderhållet av sina transportleder genom att farledsavgifter finansierar isbrytningen. Jag delar branschens oro för detta och menar att regeringen bör se över hur finansieringen av framför allt isbrytning men även annat farledsunderhåll ska gå till för att främja konkurrensneutralitet mellan alla trafikslag.

Vad jag nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

6. Riksrevisionens rapport om statliga investeringar i allmänna farleder, punkt 6 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion 2016/17:3710 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) yrkandena 1–3 och lägger skrivelse 2016/17:164 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att Riksrevisionens rekommendationer och slutsatser i högsta grad är relevanta. Det är glädjande att regeringen också avser att vidta, och i viss mån redan har vidtagit, olika åtgärder med anledning av Riksrevisionens rapport. Däremot anser vi att regeringens åtgärder inte är tillräckligt långtgående och att problemen som Riksrevisionen pekar på bara är en del av ett större systemfel gällande infrastrukturpolitiken.

Riksrevisionen påtalar att det i urvalsprocessen gällande vilka projekt som ska bli aktuella för genomförande saknas transparens och tydlighet, och att det ibland är oklart varför det ena projektet blir prioriterat framför det andra – trots en prognostiserad likvärdig samhällsekonomisk nytta. Detta menar vi är mycket allvarligt, då infrastrukturprojekt i regel är kostsamma och påverkar samhället över lång tid. Vi anser att handhavandet av skattebetalarnas pengar kräver yttersta respekt och att regeringen måste hantera statens medel ansvarsfullt. Oklarheter kring urvalsprocessen är därför synnerligen allvarliga eftersom de riskerar att skada förtroendet för staten och därmed viljan att bidra och i förlängningen även skattemoralen. Som ett aktuellt exempel kan nämnas att Göta älv, där många slussar enbart har en teknisk livslängd beräknad till 2030 och där stora behov av jordskredssäkring föreligger, enbart finns med i nuvarande transportplan under rubriken Utpekade brister.

Riksrevisionen ger konkreta förslag för hur den s.k. fyrstegsprincipen bättre ska kunna följas. Vi vill starkt understryka vikten av att kritiken och förslagen följs upp mer noggrant.

För att de samhällsekonomiska analyserna ska kunna ligga till grund för prioriteringar och beslut gällande genomförande krävs att dessa är både jämförbara och rättvisande. Riksrevisionen slår fast att det i vitala delar finns brister gällande dessa hänseenden. Detta gäller inte bara farledsinvesteringar, utan är även tydligt när det gäller t.ex. Sverigeförhandlingen. Vi menar att det därför är tydligt att det krävs en höjd ambitionsnivå om dessa kalkyler ska kunna användas på det sätt som det är tänkt, och för att förtroendet för urvalsprocessen ska kunna bibehållas.

Vi anser sammanfattningsvis att regeringen ska verka för en i allmänhet tydligare motivering och större transparens när det gäller infrastrukturinvesteringar, att Trafikverket ges tydligare riktlinjer för hur de samhällsekonomiska analyserna och deras tillämpning i beslutsprocessen ska användas samt att regeringen tydligare ska verka för att fyrstegsprincipen följs och att undantag och avsteg från denna tydligt motiveras och presenteras.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

7. Vissa miljöfrågor, punkt 7 (L)

av Lars Tysklind (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 13 i denna del och avslår motionerna

2016/17:500 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2016/17:1342 av Jan Lindholm (MP),

2016/17:1989 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 3 och

2016/17:3166 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

Transportsystemet måste utvecklas till att bli mer hållbart och miljövänligt. Sjöfarten minskar de skadliga utsläppen, och våra vattenvägar är därför viktiga för att öka andelen hållbara transporter. För att framgångsrikt kunna minska utsläppen bör därför så mycket godstrafik som möjligt föras över från lastbil till järnväg och båt.

Samtidigt står även sjöfarten för olika typer av utsläpp. Jag konstaterar att särskilt Östersjön är känslig från miljösynpunkt. Vi har kommit långt i arbetet med att minska utsläpp av avgaser och spillvatten när det gäller färjetrafiken över Östersjön. Jag menar att Sverige, i samarbete med övriga Östersjöländer, bör arbeta för att ytterligare förbättra kraven på emissioner från den övriga sjöfarten. På längre sikt bör Sverige genom EU arbeta för att eliminera användningen av tjockolja för all fartygstrafik som trafikerar europeiska hamnar.

Vad jag nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

Särskilt yttrande

Vissa miljöfrågor, punkt 7 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Klimatförändringarna sker snabbt och drabbar Arktis särskilt hårt. Forskningen visar att ekosystemen är hårt ansatta och att det är mänsklig aktivitet som är huvudorsaken. Den s.k. albedoeffekten är en av de viktigaste faktorerna som påverkar takten med vilken klimatet förändras. Albedoeffekten handlar om hur ljus reflekteras och i sin tur påverkar klimatet. Mörka ytor absorberar solens strålar, medan ljusa ytor reflekterar en stor del av solstrålarna. När varmt avloppsvatten når recipienten höjs temperaturen i det vatten som tar emot städernas avlopp. Följden blir att isarna lägger sig senare och smälter bort tidigare än normalt. Ungefär 90 procent av solinstrålningen reflekteras från ett islagt vatten när det ligger snö på isen. Bara 10 procent av energin absorberas. En öppen sjö absorberar däremot ungefär 90 procent av den instrålade solenergin. Motsvarande problem finns med sotpartiklar som landar på snö och is. När dessa partiklar gör ytan mörkare ökar absorptionen av solenergin. Mer partiklar ger en mörkare yta och en större absorption. Jag kan konstatera att i Nordiska rådet har sotpartiklar och klimatet redan varit en aktuell fråga.

Tjockolja eller tungolja som ofta används av fartyg på internationella vatten innehåller stora mängder svavel och ger bl.a. på grund av detta stora mängder svarta partiklar. Jag har inhämtat uppgifter om att danska redare har framfört krav på att sådana bränslen borde vara förbjudna i de mest känsliga områdena, nämligen i Arktis. Man kan uttrycka det som att de svarta partiklarna blir som värmeelement direkt på isen. Redarna konstaterar dock att prisskillnaden gör användningen av tunga oljor så lönsam att man inte kan få bort dessa oljor utan ett globalt förbud genom IMO. Jag befarar att utan ett globalt förbud mot tunga oljor kommer konkurrensen mellan bolagen att slå ut de företag som väljer att värna miljön och klimatet.

Sverige har i Arktiska rådet länge drivit frågan om åtgärder för att minska utsläppen av sot, som i hög grad bidrar till den snabba uppvärmningen i Arktis. Det är angeläget att Sverige fortsätter detta arbete och fortsätter att lyfta frågan i både Nordiska rådet, EU och i förhandlingar inom IMO.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2016/17:134

Proposition 2016/17:134 Komplettering av barlastvattenlagen:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165).

Skrivelse 2016/17:164

Regeringens skrivelse 2016/17:164 Riksrevisionens rapport om statliga investeringar i allmänna farleder.

Följdmotionen

2016/17:3710 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för en i allmänhet tydligare motivering och större transparens när det gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket tydligare riktlinjer för hur de samhällsekonomiska analyserna och deras tillämpning i beslutsprocessen ska användas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydligare verka för att fyrstegsprincipen följs och att undantag och avsteg från denna tydligt motiveras och presenteras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja sjöfarten genom stimulanser och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att isbrytning inte ska finansieras via farledsavgifterna och tillkännager detta för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att farledsavgifterna inte ska uppindexeras och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD):

- 19.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfartens betydelse för Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfartens kostnader.

Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

2016/17:28 av Lars Tysklind och Said Abdu (båda L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att överföra godstrafik från väg till båt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det vid införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar ska finnas så få svenska särregler som möjligt och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:500 av Jesper Skalberg Karlsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fartygsrutter och oljeutsläpp i Östersjön och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1046 av Caroline Helmersson Olsson och Hans Ekström (båda S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga införande av ett båtregister och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1342 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbud mot tunga oljor i Arktis och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1368 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att lotsbefria inlandssjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1392 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda farledslättnader för inlandssjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1693 av Isak From (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skrota vattenskoterförordningen och i stället införa krav på behörighetsbevis, förarbevis eller körkort samt åldersgränser för snabba farkoster till sjöss och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1813 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda lättnader i eller borttagande av farledsavgifterna för kustsjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1989 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genom förordning och instruktion till Sjöfartsverket tillse att differentierade farledsavgifter som främjar tömning av toalettavfall på land för fartyg som anlöper svenska hamnar införs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:2162 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en ny bro över Göta älv bör få en höjd av minst 19 meter för att sjöfarten på Vänern och Göta älv ska kunna fortsätta utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att broöppningarna bör styras efter sjöfartens behov och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2250 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johansson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om obligatorisk flytväst i fritidsbåt och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet för att stärka inlandssjöfarten samt att motverka svenska särregler för inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att regler som rör sjöfarten framför allt ska tas globalt inom t.ex.

IMO och att gemensamma globala system för sjötrafikledning ska uppmuntras och understödjas och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bättre utnyttja våra vattenvägar för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för inlandssjöfart på Vänern och Mälaren genom att ta ett helhetsgrepp om berörda regelverk och infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2939 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjötransporter på Vänern i form av byggnation av för låga broar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3166 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra fartygsrutter för att undvika sjöfart i särskilt känsliga områden och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3183 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att ett samlat grepp tas om Vänersjöfartens utveckling och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3374 av Nina Lundström (L):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i barlastvattenlagen (2009:1165)

Härigenom föreskrivs i fråga om barlastvattenlagen (2009:1165)
dels att 2 kap. 5 § och 5 kap. 14 § ska upphöra att gälla,
dels att det ska införas två nya paragrafer, 5 kap. 7 a § och 10 kap. 2 §,
av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

7 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om undantag från de begränsningar som anges i 7 § andra stycket när det gäller inspektion vid hamnstatskontroll.

10 kap.

2 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.