



Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om marin utrustning. Lagen syftar till att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU om marin utrustning. Den innehåller bestämmelser om krav på marin utrustning och skyldigheter för tillverkare och andra ekonomiska aktörer som tillhandahåller sådan utrustning på marknaden. Vidare finns bestämmelser om marknads kontroll för att se till att marin utrustning uppfyller föreskrivna krav och om sanktionsavgifter om kraven inte följs. Lagen föreslås träda i kraft den 18 september 2016.

Utskottet föreslår också ett tillkännagivande till regeringen om att den bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet. Därmed bifaller utskottet motionsförslag om detta.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om åtgärder inom sjöfarten, främst med hänvisning till pågående utredningar och arbeten.

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

Behandlade förslag

Proposition 2015/16:158 Genomförande av det nya direktivet om marin utrustning.

Ett trettiotal yrkanden i motioner från den allmänna motionstiden 2015/16.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Bakgrund	6
Propositionens huvudsakliga innehåll	7
Utskottets överväganden	9
Regeringens förslag till lag om marin utrustning	9
Sjöfartens konkurrenskraft	14
Sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet	17
Vissa miljöfrågor	20
Infrastruktur	26
Genomförande av EU:s regler för inre vattenvägar	31
Sociala villkor	34
Förarbevis för vattenskotrar	36
Båtcharter	37
Båtregister	39
M/S Estonia	40
Reservationer	42
1. Sjöfartens konkurrenskraft, punkt 2 (M, C, L, KD)	42
2. Sjöfartens konkurrenskraft, punkt 2 (V)	43
3. Vissa miljöfrågor, punkt 4 (V)	44
4. Infrastruktur, punkt 5 (M)	45
5. Infrastruktur, punkt 5 (SD)	47
6. Genomförande av EU:s regler för inre vattenvägar, punkt 6 (M, C, L, KD)	48
7. Sociala villkor, punkt 7 (V)	49
8. Förarbevis för vattenskotrar, punkt 8 (V)	50
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	52
Propositionen	52
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16	52
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	57

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens förslag till lag om marin utrustning

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om marin utrustning.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:158.

2. Sjöfartens konkurrenskraft

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 7,

2015/16:201 av Lars Tysklind (FP) yrkande 1,

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 15,

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 25 och

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15.

Reservation 1 (M, C, L, KD)

Reservation 2 (V)

3. Sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 16 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 26.

4. Vissa miljöfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2015/16:593 av Suzanne Svensson m.fl. (S),

2015/16:952 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2015/16:1332 av Karin Enström (M) och

2015/16:2595 av Thomas Finnborg m.fl. (M) yrkandena 1 och 2.

Reservation 3 (V)

5. Infrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:201 av Lars Tysklind (FP) yrkande 3,

2015/16:351 av Paula Holmqvist m.fl. (S) yrkande 1,

2015/16:605 av Anna Wallén m.fl. (S),

2015/16:847 av Carina Ohlsson m.fl. (S),

2015/16:1042 av Sten Bergheden och Lars-Arne Staxäng (båda M),

2015/16:1313 av Jimmy Ståhl (SD),

2015/16:2202 av Mattias Ottosson m.fl. (S),

2015/16:2516 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,
2015/16:2642 av Stina Bergström (MP),
2015/16:2654 av Cecilia Widegren (M),
2015/16:3010 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C)
och
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 15.

Reservation 4 (M)

Reservation 5 (SD)

6. Genomförande av EU:s regler för inre vattenvägar

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:201 av Lars Tysklind (FP) yrkande 2,
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 17 och
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 17.
Reservation 6 (M, C, L, KD)

7. Sociala villkor

Riksdagen avslår motion

2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 4 och 5.
Reservation 7 (V)

8. Förarbevis för vattenskotrar

Riksdagen avslår motion

2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 8.
Reservation 8 (V)

9. Båtcharter

Riksdagen avslår motion

2015/16:1366 av Ola Johansson (C).

10. Båtregister

Riksdagen avslår motion

2015/16:1515 av Caroline Helmersson Olsson och Hans Ekström (båda S) yrkande 2.

11. M/S Estonia

Riksdagen avslår motion

2015/16:2529 av Jonas Millard m.fl. (SD).

Stockholm den 9 juni 2016

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), 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), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S) och Lars Tysklind (L).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2015/16:158 Genomförande av det nya direktivet om marin utrustning. Till grund för propositionen ligger promemorian Genomförande av direktivet 2014/90 om marin utrustning med förslag till de lagändringar som behövs för att genomföra direktivet i svensk rätt. Promemorian har remissbehandlats. Regeringen har begärt in Lagrådets yttrande och har i propositionen beaktat Lagrådets synpunkt. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

I detta ärende behandlar utskottet även 36 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2015. Förslagen berör en rad olika sjöfartsrelaterade frågor som bl.a. sjöfartens konkurrenskraft, inre vattenvägar, infrastruktur, miljö och sociala villkor. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1.

Vid utskottets sammanträde den 28 april 2016 informerade Föreningen Svensk Sjöfart om sin vision och sitt arbete samt om prioriterade frågor för sjöarbetsmarknadens parter. Vid utskottets sammanträde den 12 maj 2016 informerade Sjöfartsforum, Sjöfartsverket och Avatar Logistics AB om inre vattenvägar.

Folkpartiet har sedan den allmänna motionstiden 2015 bytt namn till Liberalerna.

Bakgrund

Sjöfarten är av stor betydelse för det svenska transportsystemet. Sverige har en av Europas längsta kuststräckor och goda djupförhållanden till farleder i de flesta hamnar. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, transporteras sjövägen, vilket innebär ca 180 miljoner ton transporterat gods. Utöver det transporteras ca 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer.

Den svenska sjöfarten och dess omgivningsföretag omfattar totalt omkring 100 000 anställda, beroende på vilka företag som inkluderas. Inom den direkta sjöfartsnäringsen arbetar 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 starkt 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.

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 normsystem.

- 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 havet.
- Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organisation, IMO), som är ett av FN:s fackorgan, som 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 över 170 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.

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

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).

Propositionens huvudsakliga innehåll

I proposition 2015/16:158 Genomförande av det nya direktivet om marin utrustning föreslår regeringen att en lag om marin utrustning ska införas. Lagen syftar till att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU om marin utrustning. Lagen ska tillämpas på utrustning som är placerad eller avsedd att placeras på ett EU-fartyg, om det enligt vissa internationella konventioner på sjöfartsområdet krävs att den stat vars flagga fartyget för godkänner utrustningen. Lagen innehåller bestämmelser om krav på marin utrustning och skyldigheter för tillverkare och andra ekonomiska

aktörer som tillhandahåller sådan utrustning på marknaden. Vidare finns bestämmelser om marknads kontroll för att se till att marin utrustning uppfyller föreskrivna krav och om sanktionsavgifter om kraven inte följs.

Lagen föreslås träda i kraft den 18 september 2016.

Utskottets överväganden

Regeringens förslag till lag om marin utrustning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om marin utrustning.

Bakgrund

Enligt de internationella sjösäkerhetskonventionerna är det flaggstaterna som ansvarar för att se till att utrustningen ombord på fartyg är typgodkänd och uppfyller vissa säkerhetskrav när det gäller funktion, utformning, konstruktion och prestanda, samt för att utfärda relevanta certifikat för fartyget. Standarder för marin utrustning har därför utvecklats av internationella organ.

Kraven på marin utrustning harmoniserades 1996 inom dåvarande EG genom rådets direktiv 96/98/EG om marin utrustning. I svensk rätt är detta direktiv genomfört i princip endast genom föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen (tidigare Sjöfartsverket), se Transportstyrelsens föreskrifter om marin utrustning (TSFS 2009:52, den senaste ändringen av föreskrifterna återfinns i TSFS 2015:39). Såväl EU-regleringen om marin utrustning som den här nämnda svenska regleringen avser krav på utrustningen i sig, och på vad t.ex. tillverkaren ska uppfylla under tillverknings- och kontrollstadiet. Regleringen tar inte sikte på vilken utrustning som ska eller får finnas ombord på fartyg.

Enligt kommissionen har 1996 års direktiv om marin utrustning flera brister som gör att regleringen inte uppfyller sina mål att harmonisera standarderna. Detta direktiv hänvisar till IMO-standarderna genom en bilaga i direktivet som först ändras av kommissionen och sedan ska genomföras av medlemsländerna. Denna ordning är tidskrävande och har gjort det svårt att inom unionen genomföra de nya standarderna inom den tid som gäller enligt IMO-instrumenten och har också lett till att olika standarder är tillämpliga inom unionen eftersom alla medlemsländer inte genomför ändringarna av bilagan samtidigt.

Det nya direktivet om marin utrustning (2014/90/EU) antogs sommaren 2014 och ska tillämpas av medlemsstaterna fr.o.m. den 18 september 2016. Direktivet syftar till att förbättra sjösäkerheten och förebygga föroreningar till sjöss genom en enhetlig tillämpning av de tillämpliga internationella instrumenten när det gäller marin utrustning. Direktivet syftar också till att säkerställa den fria rörligheten för sådan utrustning i unionen. Direktivet ska tillämpas på marin utrustning som är avsedd att placeras eller är placerad ombord på ett fartyg som för flagg från en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och som omfattas av någon av de internationella konventionerna (s.k. EU-fartyg).

Propositionen

En ny lag om marin utrustning

Regeringen föreslår i proposition 2015/16:158 Genomförande av det nya direktivet om marin utrustning att direktivet ska genomföras genom framför allt en ny lag, benämnd lagen om marin utrustning. Lagen ska vara en ramlag som kompletteras av föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Regeringen föreslår att lagen ska syfta till att förbättra sjösäkerheten och förebygga föroreningar till sjöss genom krav på hur marin utrustning ska vara tillverkad och kontrollerad. Lagen ska också ha till syfte att säkerställa den fria rörligheten för sådan utrustning inom EES.

Lagen ska tillämpas på utrustning som är placerad eller är avsedd att placeras på ett fartyg som för flagg från en stat inom EES och som omfattas av någon av de internationella konventionerna (EU-fartyg), om det enligt konventionen krävs att den stat vars flagga fartyget för godkänner utrustningen.

Krav på marin utrustning

Regeringen föreslår att marin utrustning ska uppfylla de krav som framgår av direkt tillämpliga rättsakter som har meddelats med stöd av direktivet och föreskrifter som har meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås också få meddela föreskrifter om tillfälliga krav på marin utrustning.

Marin utrustning ska uppfylla de krav som gäller vid den tidpunkt då utrustningen placeras ombord på ett EU-fartyg, om inte annat följer av direkt tillämpliga rättsakter som har meddelats med stöd av direktivet. Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer för marin utrustning ombord på fartyg som tidigare inte har varit EU-fartyg ska få meddela föreskrifter om krav på sådan utrustning och om krav på certifikat som visar att utrustningen uppfyller de kraven.

Regeringen föreslår att den eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från kraven i denna lag eller i föreskrifter meddelade i anslutning till lagen och om krav på certifikat som visar att utrustningen har beviljats undantag. Den myndighet som regeringen bestämmer får vidare i enskilda fall besluta om sådana undantag och utfärda certifikat som visar att utrustningen har beviljats undantag. Undantag kan t.ex. ges för att möjliggöra tekniska innovationer eller för att prova eller utvärdera en viss utrustning.

Skyldigheter för ekonomiska aktörer

Regeringen föreslår att tillverkaren ska arbeta fram teknisk dokumentation om den marina utrustningen och se till att det görs en bedömning av om

utrustningen stämmer överens med föreskrivna krav. Om den marina utrustningen har visat sig överensstämma med kraven, ska tillverkaren upprätta en EU-försäkran om överensstämmelse. I och med upprättandet av en sådan försäkran ansvarar tillverkaren för att utrustningen överensstämmer med kraven. Vid serietillverkning av marin utrustning ska tillverkaren se till att det finns rutiner som säkerställer att utrustningen fortsätter att överensstämma med kraven. Om det är nödvändigt, ska tillverkaren se till att en ny bedömning av överensstämmelse utförs.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås få meddela föreskrifter om teknisk dokumentation, förfarandet vid bedömning av överensstämmelse och om EU-försäkran om överensstämmelse.

Om bedömningen av överensstämmelse visar att den marina utrustningen uppfyller kraven ska tillverkaren förse utrustningen med ett märke (rattmärke) om inte annat följer av föreskrifter om elektronisk märkning. Endast marin utrustning som uppfyller kraven får förses med ett rattmärke. Bestämmelserna i artikel 30.1 och 30.3–5 i förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter ska tillämpas på rattmärket. Varje hänvisning till CE-märkningen i den artikeln ska betraktas som en hänvisning till rattmärket. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska enligt propositionen få meddela föreskrifter om elektronisk märkning av marin utrustning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska också få meddela föreskrifter om spårbarhetsmärkning av marin utrustning och om tillhandahållande av bruksanvisningar och annan dokumentation och information.

I propositionen föreslås att en tillverkare som anser eller har skäl att tro att marin utrustning som tillverkaren har försett med rattmärket inte överensstämmer med kraven ska omedelbart vidta de åtgärder som krävs för att få produkten att överensstämma med kraven eller om så är lämpligt dra tillbaka eller återkalla produkten från marknaden. Om produkten utgör en risk ska tillverkaren omedelbart underrätta behöriga marknads kontroll-myndigheter.

Regeringen föreslår att om tillverkaren inte har någon verksamhet lokaliserad i territoriet i någon EES-stat ska tillverkaren genom en skriftlig fullmakt utse en behörig representant. Den behöriga representanten ska vara etablerad inom EES. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om

1. de krav som den skriftliga fullmakten ska uppfylla
2. de uppgifter som den behöriga representanten ska utföra.

Regeringen föreslår även att om en importör eller en distributör i eget namn eller under eget varumärke släpper ut marin utrustning på marknaden eller placerar marin utrustning ombord på ett EU-fartyg, övertar importören eller distributören tillverkarens skyldigheter enligt den nya lagen, föreskrifter meddelade med stöd av lagen och direkt tillämpliga rättsakter som har meddelats med stöd av direktivet. Detsamma gäller för en importör eller

distributör som ändrar marin utrustning som redan släppts ut på marknaden på ett sådant sätt att överensstämmelsen med de tillämpliga kraven kan påverkas.

Marknadskontroll och övrig tillsyn

Regeringen föreslår att den eller de myndigheter som regeringen bestämmer ska utöva marknadskontroll och övrig tillsyn. I lagen ska det informeras om att det finns bestämmelser om marknadskontroll i artiklarna 15–29 i förordning (EG) nr 765/2008. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås få meddela föreskrifter om marknadskontroll och om tillsyn.

Vidare anges att på begäran av en marknadskontrollmyndighet ska Polismyndigheten lämna den hjälp som behövs när myndigheten vidtar åtgärder enligt artikel 19 i förordning (EG) nr 765/2008 om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen behöver tillgripas eller
2. det annars finns synnerliga skäl.

Den myndighet som utför marknadskontroll och övrig tillsyn ska få meddela de förelägganden och förbud och i övrigt vidta de åtgärder som behövs

1. för att lagen, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga rättsakter som har meddelats med stöd av direktivet ska följas
2. om utrustning som uppfyller kraven enligt lagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ändå utgör en risk för sjösäkerheten, hälsan eller miljön.

Ett föreläggande eller förbud eller ett beslut om åtgärd enligt förordning (EG) nr 765/2008 ska förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövligt. Den myndighet som utför marknadskontroll och övrig tillsyn ska få bestämma att dess föreläggande eller förbud eller ett beslut om åtgärd enligt artikel 19 i förordning (EG) nr 765/2008 ska gälla omedelbart.

Avgift för ärendehandläggning, marknadskontroll och övrig tillsyn

Regeringen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning, marknadskontroll och övrig tillsyn enligt den nya lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen samt om avgifter för marknadskontroll enligt förordning (EG) nr 765/2008.

Övriga bestämmelser

Regeringen föreslår att den som har tagit befattning med ett ärende som gäller marknads kontroll eller övrig tillsyn enligt lagen inte obehörigen ska få röja eller utnyttja vad han eller hon fått veta om någons affärs- eller driftsförhållanden.

Regeringen föreslår att en ekonomisk aktör ska åläggas att betala en sanktionsavgift om den ekonomiska aktören eller någon som handlar på hans eller hennes vägnar uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot vissa skyldigheter i den nya lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Sanktionsavgiften ska inte få beslutas för en överträdelse av ett förbud eller en underlåtelse att följa ett föreläggande som har förenats med vite. I övrigt ska i fråga om sanktionsavgiften bestämmelserna i 37 § andra stycket och 39–43 §§ produktsäkerhetslagen tillämpas.

Regeringen föreslår att marknads kontroll- och tillsynsmyndighetens beslut ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att den nya lagen ska träda i kraft den 18 september 2016. Regeringen bedömer vidare att inga övergångsbestämmelser behövs.

Utskottets ställningstagande

Regeringen föreslår i proposition 2015/16:158 Genomförande av det nya direktivet om marin utrustning en ny lag om marin utrustning i syfte att genomföra det nya EU-direktivet 2014/90 om marin utrustning.

Utskottet påminner inledningsvis om att den bakomliggande avsikten med direktivet är att förbättra sjösäkerheten och förebygga föroreningar till sjöss genom en enhetlig tillämpning av de tillämpliga internationella instrumenten när det gäller marin utrustning. Utskottet välkomnar detta. Direktivet syftar även till att säkerställa den fria rörligheten för sådan utrustning inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Utskottet konstaterar att det nuvarande direktivet om marin utrustning med dess ändringar i princip är genomfört endast genom föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen (tidigare Sjöfartsverket). Utskottet uppmärksammar att regeringen föreslår att det nya direktivet genomförs genom en ny lag om marin utrustning som är skild från fartygssäkerhetslagen (2003:438). Den nya lagen är en ramlag som kompletteras av föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Utskottet anser att detta är en lämplig ordning och påminner om att på flera andra områden där harmoniserade produkt direktiv har genomförts har detta gjorts i form av särskilda ramlagar, t.ex. lagen (2016:36) om fritidsbåtar och vattenskotrar och radioutrustningslagen (2016:392).

Utskottet vill även uppmärksamma att på marknaden för marin utrustning är ett flertal svenska företag verksamma. Enligt regeringen finns det i dag 94 svenska tillverkare av rattmärkt marin utrustning i Sverige. Tillverkningsföretagens storlek är allt från små företag med ett tiotal anställda till stora med över 1 000 anställda.

Utskottet anser att en väl fungerande sjöfart är av stor transportpolitisk betydelse. Eftersom direktivet syftar till att bl.a. förebygga föroreningar till sjöss genom enhetlig tillämpning av internationella normer om hur marin utrustning ska tillverkas och kontrolleras bör man enligt utskottet kunna utgå från att lagens effekter bör bli allmänt positiva sett ur miljösynpunkt. Utskottets uppfattning är också att gemensamma bestämmelser på området bidrar till att motverka snedvridning av konkurrensen mellan företag som på ett eller annat sätt är verksamma på marknaden för marin utrustning. Utskottet anser vidare att det är viktigt att direktivet genomförs på ett sätt som lever upp till syftet med direktivet utan att för den delen innebära en alltför stor börda för de som berörs av reglerna.

Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens förslag är väl avvägt och föreslår därför att riksdagen antar regeringens proposition 2015/16:158 Genomförande av det nya direktivet om marin utrustning.

Sjöfartens konkurrenskraft

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om sjöfartens konkurrenskraft mot bakgrund av pågående beredningsarbete.

Jämför reservationerna 1 (M, C, L, KD) och 2 (V).

Motionerna

Emma Wallrup m.fl. (V) anför i kommittémotion 2015/16:188 yrkande 7 att regeringen bör återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferenteringen av avgifterna. Motionärerna konstaterar att nuvarande farledsavgifter utgör en konkurrensnackdel för handelssjöfarten eftersom avgifterna ska täcka en mängd olika kostnader. Mot den bakgrunden anser motionärerna att en permanent lösning måste tas fram för finansiering av farleder som inte missgynnar sjöfarten jämfört med andra trafikslag och samtidigt ökar miljödifferenteringen av avgiften genom att rederier som är föregångare vad gäller miljöåtgärder får en lägre avgift.

Lars Tysklind (FP) menar i motion 2015/16:201 yrkande 1 att för att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser fortsätta minska radikalt. Motionären påpekar att det naturligtvis kräver många typer av åtgärder inom alla samhällssektorer, där minskade utsläpp från transportsystemet är avgörande. För att framgångsrikt kunna minska utsläppen anser motionären att så mycket godstrafik som möjligt bör föras över från lastbil till järnväg och

båt, och att Sverige med sina drygt 50 hamnar har stora möjligheter att ytterligare utveckla och öka sjöfarten både inrikes och i Sveriges närområde. Motionären yrkar därför på att åtgärder behöver vidtas för att överföra godstrafik från väg till båt.

I kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 15 uppmärksammas att alliansregeringen tog fram en handlingsplan för att stärka konkurrensförutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen och att de även påbörjade arbetet med en maritim strategi. Motionärerna välkomnar att regeringen har fortsatt detta arbete. Många i branschen upplever enligt motionärerna att myndighetskontakter är komplicerade, och det bör därför införas en s.k. one-stop shop ("en väg in") för myndighetskontakter, där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden. Därmed ska man i så hög utsträckning som möjligt minska den byråkratiska börda som drabbar branschen.

Robert Halef m.fl. (KD) uppmärksammar i kommittémotion 2015/16:3148 yrkande 25 att rederier i dag kan vara tvungna att vända sig till en rad olika myndigheter, och att myndighetskontakten alltför ofta är byråkratisk. Motionärerna vill därför införa en garanti att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, s.k. "en-dörr-in", där uppgifterna sedan slussas vidare till aktuell myndighet. Det skulle enligt motionärerna påtagligt minska tiden som rederierna behöver lägga på administration och öka tiden de kan lägga på sin kärnverksamhet.

I kommittémotion 2015/16:3208 yrkande 15 redogör Anders Åkesson m.fl. (C) att den allra största delen av Sveriges export och import går via havet och landets drygt 50 hamnar. Sjöfartsnäringen är därför av central betydelse för landets välbefinnande och handel, samtidigt som sjöfarten är relativt miljövänlig. Genom en stark svenskflaggad handelsflotta som även ligger i framkant i arbetet med lägre svavelutsläpp och en minskad klimatpåverkan kan Sverige enligt motionärerna påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. Motionärerna anser att det är viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras och att minska utflaggningen av svenska fartyg. Därför anser motionärerna att man bör se över möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft inom sjöfarten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid många tillfällen behandlat frågor om sjöfartens konkurrenskraft. I betänkande 2014/15:TU11 behandlades ämnet särskilt utförligt med anledning av den uppföljning som gjordes under föregående riksmöte och som resulterade i rapporten Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft (2014/15:RFR9). I betänkandet underströk utskottet vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring.

Utskottet välkomnar att regeringen i augusti 2015 beslutade om strategin En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö. Den syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima hållbara näringar som kan bidra till ökad

sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Utskottet har förhoppningar om att den maritima strategin kan bidra till att Sverige kan ta vara på de marknadsmöjligheter som finns inom det maritima området. Vidare är det enligt utskottet önskvärt om arbetet med genomförandet av strategin bidrar till uppfyllande av regeringens miljö kvalitetsmål Hav i balans samt Levande kust och skärgård.

Utskottet vill uppmärksamma att regeringen i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1 utg.omr. 22) presenterade sin avsikt att jobba med ett s.k. sjöfartsinitiativ som ska syfta bl.a. till att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Utskottet delar regeringens uppfattning 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. Ett exempel på aktuella åtgärder för att stärka sjöfarten är införandet av tonnageskatt. Regeringen beslutade den 19 maj 2016 om propositionen Ett svenskt tonnageskattningssystem (prop. 2015/16:127).

Utskottet välkomnar även 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 ingår att utreda vad som krävs för att möjliggöra fartygsregistrering genom att endast vända sig till en myndighet, webbplats eller liknande. Vidare ingår i uppdraget att lämna förslag till åtgärder, inklusive författningsförslag, för att möjliggöra en enklare modell för fartygsregistrering. Utskottet vill i detta sammanhang peka på vikten av att Transportstyrelsen fortsätter att ta hänsyn till näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringslivsutveckling.

Enligt utskottets uppfattning är ett ytterligare angeläget initiativ för att förbättra sjöfartens konkurrenskraft att regeringen i februari 2016 gav Sjöfartsverket i uppdrag att i nära samarbete med Trafikverket analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige. I uppdraget ingår att identifiera eventuella hinder mot en utveckling samt vid behov föreslå åtgärder i syfte att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter.

Vad gäller frågan om farledsavgifter vill utskottet särskilt uppmärksamma Sjöfartsverkets pågående arbete med att ta fram ett nytt system för dessa avgifter. Omarbetningen görs i syfte att skapa stabilare intäkter för Sjöfartsverket. Förslaget innebär ett minskat avgiftsuttag på gods och ett ökat uttag på fartygsanlöp samt en beredskapsavgift. Dessutom föreslås att dagens system som styr mot en minskning av kväveoxidutsläpp ersätts med ett nytt miljöstyrmedel som beaktar fartygets totala miljöpåverkan. Vidare kommer det enligt verkets beräkningar att vara nödvändigt att på totalen ta ut högre avgifter från 2017 ifall anslagen till farleder kommer att minska i enlighet med vad riksdagen tidigare aviserat. Utskottet välkomnar Sjöfartsverkets arbete med att bättre än i dag använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Utskottet noterar samtidigt att Sjöfartsverkets

förslag gett upphov till betydande kritik bland berörda aktörer. Utskottet förutsätter att verket beaktar inkomna synpunkter och understryker samtidigt vikten av att verket i sitt arbete med reviderade farledsavgifter i möjligaste mån beaktar behovet av att underlätta överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart.

Mot bakgrund av pågående beredningsarbete avstyrks motionerna 2015/16:188 (V) yrkande 7, 2015/16:201 (FP) yrkande 1, 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 15, 2015/16:3148 (KD) yrkande 25 och 2015/16:3208 (C) yrkande 15.

Sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet för att främja en sund konkurrens. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om detta. Utskottet understryker att ett effektivt sanktionssystem måste införas skyndsamt.

Bakgrund

Marpolkonventionen

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

Nationell reglering

Bestämmelser om den tillåtna svavelhalten i marina bränslen och om skyldigheter vid leverans av sådana bränslen finns i förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle. Regeringen har mot bakgrund av ovannämnda IMO-beslut 2008 ändrat svavelförordningen så att den högsta tillåtna svavelhalten i de fartygsbränslen som fr.o.m. den 1 januari 2015 används i Östersjön och Nordsjön inklusive Engelska kanalen har sänkts till 0,1 viktprocent.

Förordningen om svavelhaltigt bränsle hänvisar till 29 kap. miljöbalken vad gäller påföljder för de som inte följer förordningens regler. Straffskalan är böter eller fängelse i högst två år.

Regeringen gav i juni 2013 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda tillsynen och efterlevnaden av de skärpta reglerna för svavel. Transportstyrelsen avrapporterade i juni 2014 uppdraget med rapporten Tillsyn och efterlevnad av de skärpta reglerna för svavelhalt i marint bränsle (dnr TSS 2013-2085). Transportstyrelsen ansåg i rapporten att det finns stora problem med det nuvarande sanktionssystemet för överträdelser av svavelbestämmelserna. Det är näst intill omöjligt att få överträdelser att leda till åtal och fällande dom, särskilt när det gäller utländska fartyg. Transportstyrelsen föreslår att det befintliga systemet med straffrättsliga sanktioner ersätts av administrativa sanktioner. En luftföreningsavgift bör enligt Transportstyrelsen tas ut vid överträdelser av svavelbestämmelserna.

Motionerna

I kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 16 konstaterar motionärerna att vid årsskiftet 2014/15 började EU:s nya svaveldirektiv gälla för Östersjön. Det nya direktivet innebär att halten av svavel i fartygsbränslen ska sänkas från 3,5 procent till 0,5 procent till 2020. I Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen gäller dock hårdare krav. Där får fartygens bränsle innehålla maximalt 0,1 procent svavel 2015. Motionärerna anser att det är viktigt för miljön att successivt skärpa utsläppskraven, men samtidigt innebär svaveldirektivet ökade kostnader för den svenska sjöfartsnäringen. Därför är det enligt motionärerna av yttersta vikt att det finns ett effektivt kontrollsystem för att säkerställa efterlevnaden av direktivet så att det lönar sig för rederier som gör rätt för sig.

Robert Halef m.fl. (KD) påminner i kommittémotion 2015/16:3148 yrkande 26 om att EU:s nya svaveldirektiv för Östersjön har trätt i kraft. Det nya direktivet innebär att halten av svavel i fartygsbränslen ska sänkas från 3,5 procent till 0,5 procent till 2020. I Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen gäller hårdare krav. Där får fartygens bränsle innehålla maximalt 0,1 procent svavel 2015 från det tidigare tillåtna 1 procent. Att successivt skärpa utsläppskraven är enligt motionärerna viktigt för miljön, men samtidigt innebär svaveldirektivet ökade kostnader för den svenska sjöfartsnäringen. Motionärerna anser mot den bakgrunden att det är av yttersta vikt att det finns ett effektivt kontrollsystem för att säkerställa efterlevnaden av direktivet så att det lönar sig för rederier att göra rätt. Motionärerna yrkar på att utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet ska ses över för att främja en sund konkurrens.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågan om de skärpta svavelregler som infördes den 1 januari 2015, senast i betänkande 2014/15:TU11 där utskottet förutsatte att regeringen noga följer genomförandet av bestämmelserna och de konsekvenser som uppstår för

berörda näringar. Samtidigt framhöll utskottet åter att de skärpta reglerna om svaveloxider är av stor betydelse för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Utskottet ansåg vidare att det är mycket angeläget för den svenska sjöfartens konkurrenskraft att det finns ett fungerande sanktionssystem för att säkra efterlevnaden av de skärpta svavelreglerna. Det är en förutsättning för en rättvis konkurrens inom sjöfartsnäringen att alla fartyg som trafikerar utsläppskontrollområdena efterlever de nya, kostnadsdrivande, svavelreglerna. Utskottet meddelade att det förutsatte att regeringen bedriver ett aktivt arbete för att tillförsäkra ett effektivt sanktionssystem.

Utskottet anser fortfarande att frågan är av yttersta vikt och menar att ett effektivt sanktionssystem måste införas skyndsamt. Ett sådant system bör förbättra förutsättningarna för att det ska löna sig för rederier att göra rätt i fråga om utsläpp av svaveloxid i enlighet med svaveldirektivets regler. Det bör i sin tur främja en sund konkurrens mellan rederierna.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att Transportstyrelsen i rapporten Tillsyn och efterlevnad av de skärpta reglerna för svavelhalt i marint bränsle bedömde att det kommer att finnas starka ekonomiska incitament att bryta mot de skärpta svavelreglerna, eftersom lågsvavligt bränsle kostar betydligt mer är högsvavligt bränsle. Transportstyrelsen påpekade också att dagens sanktionssystem är otillräckligt. Trots att denna rapport inkom till Regeringskansliet i juni 2014 har regeringen ännu inte presenterat några åtgärder för att förbättra sanktionssystemet. Utskottet konstaterar därför att det kommer att dröja ytterligare innan det finns bättre regler på plats, vilket är mycket otillfredsställande.

Utskottet anser att det är viktigt att regeringen ser till att ett effektivt sanktionssystem för efterlevnaden av svaveldirektivet införs skyndsamt. Mot den bakgrunden föreslår därför utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet för att främja en sund konkurrens. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 16 och 2015/16:3148 (KD) yrkande 26.

Vissa miljöfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa miljöfrågor. Utskottet anser att det är viktigt att även i fortsättningen ha en hög ambitionsnivå i miljöfrågor och konstaterar att detta inte är till godo endast för miljön utan även kan utgöra ett gott varumärke för den svenska sjöfarten och dess konkurrenskraft. Mot bakgrund av pågående arbete anser utskottet att motionsförslagen kan förväntas bli tillgodosedda.

Jämför reservation 3 (V).

Bakgrund

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

Internationellt miljöarbete

IMO:s verksamhet 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. Verksamheten i EU har bl.a. handlat om att ta fram olika s.k. sjösäkerhetspaket, men det finns också en rad rättsakter inom miljöområdet som mer eller mindre berör sjöfarten, exempelvis om utsläppen av svaveloxider. 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.

Sverige deltar aktivt i IMO:s, EU:s och Helsingforskommissionens (Helcom) miljöarbete. Inom IMO pågår ett arbete med att minska

kväveoxidutsläppen. Kraven på maximalt tillåtna utsläpp kommer att skärpas globalt i två steg. För områden som utsetts som kontrollområden för utsläpp av kväveoxider (s.k. Nitrogen Emission Control Area, förkortat NECA) skärps kraven ytterligare i ett tredje steg. Det tredje steget omfattar bara fartyg byggda fr.o.m. 2016. Reduktionen av utsläpp av kväveoxider uppnås genom installation av särskild teknik ombord på fartygen. Regeringen har under sitt arbete i Helcom lett arbetet med att färdigställa en ansökan till IMO om att Östersjön ska förklaras vara kontrollområde för kväveoxider. Kommissionen föreslår i dokument KOM(2013) 300 att unionen ska stödja denna ansökan.

Öresundstraktaten från 1857 är central för frågan om passage genom Öresund. Passagen genom Stora Bält och Öresund ska ske i enlighet med de traditionella reglerna om ”oskadlig genomfart”. Parter i traktaten är Danmark, Sverige–Norge, Österrike–Ungern, Belgien, Frankrike, Storbritannien, Nederländerna, Ryssland samt i Tyska riket ingående stater. Traktaten gäller än i dag, och Regeringskansliet har meddelat att det inte finns några planer på att ändra konventionen som är mycket viktig för Sverige och Danmark. Syftet med traktaten är säkerhetspolitiskt, och innebörden är att passagen ska vara fri och att Danmark inte har rätt att reglera eller ta betalt för fartygspassager. Avtalet är därför slutet mellan Danmark å ena sidan och alla andra statsparter å den andra. Avtalet kallas därför abolitionsavtalet. Sverige och Danmark har i samband med tillträdet till 1982 års havsrättskonvention tydligt deklarerat att Öresundspassagen regleras genom Öresundstraktaten.

Motionerna

Emma Wallrup m.fl. (V) framför i kommittémotion 2015/16:188 två yrkanden som rör vissa av sjöfartens miljöfrågor. I yrkande 1 pekar motionärerna på vikten av att minska kväveutsläppen från sjöfart i Östersjön. Motionärerna konstaterar att Östersjön är klassat som ett särskilt känsligt havsområde, s.k. PSSA-område. Utsläpp av kväveoxider innebär negativa miljöeffekter i form av övergödning och försurning av havet. Motionärerna pekar på att sjöfartens kväveutsläpp har ökat dramatiskt i relation till kväveutsläppen från vägtrafiken, och i framtiden kommer sjöfartens utsläpp av kväve att överstiga samtliga landbaserade källors utsläpp om inte denna negativa utveckling kan brytas. De åtgärder som hittills har vidtagits för att minska kväveutsläppen från sjöfarten är enligt motionärerna otillräckliga. Därför anser motionärerna att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar detta område. Motionärerna uppmärksammar vidare i yrkande 2 frågan om dumpning av fartygs avloppsvatten till havs. Det förbud som sedan 2015 finns mot att tömma fritidsbåtars avloppsvatten till sjöss bör enligt motionärerna även gälla för fartyg och färjor. Motionärerna anser att Sverige enskilt bör se över möjligheten att nationellt motverka de negativa effekterna av rådande situation. De menar att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag

på differentierade farledsavgifter eller regelverk för hamnavgifter som främjar tömning av toalettavfall på land för fartyg som anlöper svenska hamnar.

Suzanne Svensson m.fl. (S) yrkar i motion 2015/16:593 att regeringen bör se över möjligheten att införa styrmedel som syftar till att öka mängden avloppsvatten som lämnas i hamnarna runt Östersjön. Motionärerna konstaterar att Östersjön är utsatt för hård miljöpåverkan. Inte minst övergödning är ett ständigt aktuellt problem både för vattenkvaliteten och för den biologiska mångfalden i havet. Enligt en undersökning av Världsnaturfonden (WWF) som motionärerna hänvisar till garanterar endast 1 av 33 operatörer som trafikerar Östersjön att de tar hand om sitt toalettavfall på ett tillfredsställande sätt. Bland färjelinjerna uppger hälften att de tar hand om sitt toalettavfall på ett hållbart sätt. Motionärerna framhåller att reglerna om utsläpp av avloppsvatten kan komma att skärpas efter att den internationella sjöfartsorganisationen IMO godkänt en ansökan om att göra Östersjön till ett specialområde för avloppsvatten.

Jesper Skalberg Karlsson (M) motionerar i motion 2015/16:952 om fartygsrutter genom skyddsvärda områden. Han framför att Östersjön är en av Sveriges viktigaste transportleder och att fartygstrafiken är intensiv och förväntas öka under kommande år. Oljeutsläpp är ett av de miljöproblem som sjöfarten för med sig. 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.

I motion 2015/16:1332 konstaterar Karin Enström (M) att på flera platser i Sverige är stranderosion ett stort problem, inte minst i Stockholms skärgård. Båtar och fartyg, muddring samt klimatförändringar med ändrat vattenstånd och ändrad isbildning gör att stränderna eroderar. Vad gäller erosion orsakad av sjöfart hänvisar motionären till forskning som visar att de största skadorna beror på de tryckvågor som uppstår och att de står i proportion till fartygets hastighet. För att säkra naturvärden och kulturvärden samt skapa möjligheter till långsiktig förvaltning och meningsfulla investeringar måste enligt motionären regeringen skyndsamt utarbeta effektivare system och regler för kontroll av fartygens hastighet.

I motion 2015/16:2595 yrkande 1 framhåller Thomas Finnborg m.fl. (M) att Öresund är en vältrafikerad farled med omkring 40 000 fartygspassager per år. Även om området än så länge är förskonat från större olyckor kan man inte fortsätta att luta sig tillbaka och förlita sig på försynen för att säkerställa olycksfria fartygspassager även i fortsättningen. Passagen genom Öresund är reglerad av ett avtal från 1857 och havsrättskonventionen. Sverige behöver enligt motionärerna arbeta för att se över hur Öresundstraktaten kan utvecklas och uppdateras för att möta dagens och morgondagens risker. Dagens verklighet skiljer sig väsentligt från de som dikterade villkoren för 150 år sedan. Motionärerna yrkar mot den bakgrunden på att man ser över möjligheterna att utveckla ett internationellt samarbete för miljö- och miljösäkerhetsfrågor gällande fartygstrafiken i Öresund. Motionärerna konstaterar vidare i yrkande 2 att det behövs säkra sundspassager omgående,

redan innan en traktat kan omförhandlas eller få särskilda miljötillägg. I väntan på en omförhandlad traktat skulle en miljömärkning för rederinäringen vara ett alternativ; där skulle man kunna ha som certifieringskrav att rederier förbinder sig att begära lotsassistans för fartyg som bär olje-, gas- eller kemiprodukter genom Öresund. Syftet skulle vara att ge ett mervärde för rederierna att begära lotsassistans. Motionärerna vill därför se över möjligheten till en miljöcertifiering för rederier med bl.a. kriterier för säker Öresundspassage.

Utskottets ställningstagande

Sverige anses vara ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet och som tar ansvar för miljön. Utskottet anser att det är viktigt att även i fortsättningen ha en hög ambitionsnivå och konstaterar att detta inte är till godo endast för miljön utan även kan utgöra ett gott varumärke för den svenska sjöfarten och dess konkurrenskraft. Sjöfartens utsläpp till luft påverkar i första hand möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning och Hav i balans samt Levande kust och skärgård. Utskottet påminner också om betänkandet En fossiloberoende transportsektor (bet. 2015/16:TU9) där utskottet behandlar motioner om sjöfart från den allmänna motionstiden på temat att främja en fossiloberoende transportsektor.

Sjöfartsnäringens internationella karaktär tillsammans med det faktum att de flesta ämnen som släpps ut i luften transporteras långa sträckor gör att internationella åtgärder måste vidtas för att uppnå miljöförbättringar inom sjöfarten. Sedan 2015 råder särskilda regler för utsläpp av svaveloxid i Östersjön. Utskottet påminner om att sedan 2007 har Helcom – det verkställande organet för 1974 års Helsingsforskonvention – arbetat med att ta fram en gemensam ansökan om att göra Östersjön till ett NECA-område under Marpolkonventionens bilaga VI. Förslaget innebär att fartyg byggda efter 2016 ska ha teknologi ombord för att kraftigt minska luftutsläppen av kväveoxider från sjöfarten, vilka ökar i Östersjöregionen medan de landbaserade luftutsläppen minskar i alla Östersjöländer. Enligt uppgift från Regeringskansliet planerar Helcom på sitt möte i juni 2016 att återigen diskutera en ansökan till IMO om att införa NECA i Östersjön. Utskottet välkomnar att arbetet med att minska utsläppen av kväveoxider fortsätter.

Utskottet är mycket positivt till att FN:s internationella sjöfartsorganisation 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 nytt regelverk är viktig inte minst för 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. Utskottet noterar att infrastrukturminister Anna Johansson har uttalat att utan

det svenska engagemanget hade den överenskommelse som nu nåtts inte varit möjlig. Arbete för att nå resultat och få till stånd ett förbud har bedrivits regionalt, inom ramen för Helcom, inom EU och inom IMO. Utskottet anser att förbudet mot att tömma toalettavfall i Östersjön bidrar till en mer hållbar sjöfart, och att en bättre miljö i Östersjön kan förbättra förutsättningarna för utvecklingen av turistnäringen.

Vad gäller frågan om utformningen av Sjöfartsverkets farledsavgifter konstaterar utskottet att Sjöfartsverket i mars 2016 presenterade en ny modell för farledsavgifter som innebär att avgifterna ska differentieras på ett sätt som bl.a. främjar tömning av toalettavfall på land för fartyg som anlöper svenska hamnar. Utskottet välkomnar verkets arbete med att bättre än i dag använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Enligt förslaget ska fartygens totala miljöpåverkan mätas via ett miljöindex som ska ligga till grund för storleken på farledsavgiften. Utskottet noterar att den nya modellen för avgiftssättning är planerad att träda i kraft den 1 januari 2017.

Med anledning av motionen om att minska risken för oljeutsläpp i Östersjön konstaterar utskottet inledningsvis 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. Utskottet vill dock framhålla att trafik övervakas och regleras i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och för att förhindra att miljön förorenas. Utskottet konstaterar även att 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. Ett projekt som kallas Mona Lisa och som till hälften har finansierats av EU-medel har syftat till att bidra till att minimera risker för grundstötning och förbättra färdplaner för varje enskild transport. Enligt uppgift från Regeringskansliet har utsläppen av olja från fartyg minskat under en lång följd av år. Den totala minskningen av oljeutsläppen är därför stor. Utskottet välkomnar detta och anser att det är mycket angeläget att förbättringsarbetet för att minska riskerna för oljeutsläpp fortsätter. Utskottet förutsätter att regeringen och dess myndigheter prioriterar detta arbete.

Vad gäller motionen om att minska stranderosion till följd av fartygstrafik påminner utskottet om att Statens geotekniska institut (SGI) har ett samordningsansvar för stranderosion i Sverige. Utgångspunkt för verksamheten är att medverka till att förebygga skador till följd av stranderosion genom lämplig samhällsplanering och genom väl planerade erosionsbegränsande och återställande åtgärder vid hotad bebyggelse, infrastruktur och andra skyddsvärda områden. I detta ansvar ligger bl.a. att utveckla kunskapen inom området och att samverka med svenska och internationella myndigheter med ansvar för eller anknytning till frågor kring stranderosion. Utskottet konstaterar att regeringen nyligen har haft ett antal överklagade ärenden om fartbegränsning med bäring på erosion vid

strandlinjen. I huvudsak handlar ärendena om avvägningar mellan sjöfartens behov av framkomlighet och sjösäkerhet för sjöfarten i förhållande till de miljö- och naturintressen som påverkas av stranderosion. Utskottet har även noterat att Sjöfartsverket, Trafikverket och Stockholms Hamnar gemensamt utrett erosionens påverkan i Furusundsleden i Stockholms skärgård, vilket är en uppföljande rapport till den motionären refererar till. Utskottet är även informerat om att i samband med att en farledsutredning initierats för farleden mellan Landsort och Södertälje har erosionsproblematiken angetts som ett av de områden som bör belysas av utredningen. Av de här nämnda exemplen framgår att ansvariga myndigheter och andra organisationer arbetar med erosionsfrågan. Utskottet välkomnar detta arbete.

Med anledning av motionen om lotsplikt i Öresund vill utskottet inledningsvis peka på att Öresundstraktaten från 1857 är central för frågan om passage genom sundet. Passagen genom Stora Bält och Öresund ska ske i enlighet med de traditionella reglerna om ”oskadlig genomfart”. Utskottet konstaterade i betänkande 2014/15:TU11 att utskottet erfarit att om traktaten skulle omförhandlas riskerar det säkerhetspolitiska arrangemang som den står för att brytas. Utskottet ser däremot positivt på ett ökat samarbete i miljö- och sjöfartssäkerhetsfrågor och påminner i detta sammanhang om det omfattande internationella arbete runt miljö- och sjösäkerhetsfrågor som bedrivs i internationella forum, framför allt genom Helcom. Vidare är det av vikt att framhålla att det finns internationella rekommendationer om lots, t.ex. en IMO-resolution som fastslår att befälhavare rekommenderas använda lots vid gång i Öresund av bl.a. lastade oljetankrar med ett djupgående av minst 7 meter och av lastade kemikalie- eller gastankfartyg. Utskottet vill i sammanhanget även framhålla att det även finns ett nordiskt samarbete för miljöräddning till sjöss via det s.k. Köpenhamnsavtalet. Vidare pågår bilaterala samarbeten om särskilda insatser, t.ex. den gemensamma VTS-centralen för sjöfart mellan Sverige och Danmark. En sådan central ger bl.a. trafikinformation och service till sjötrafiken i hårt trafikerade eller miljö känsliga områden.

Mot bakgrund av det ovan beskrivna svenska arbetet såväl nationellt som inom EU och i internationella organ anser utskottet att motionsförslagen kan förväntas bli tillgodosedda. Därför avstyrks motionerna 2015/16:188 (V) yrkandena 1 och 2, 2015/16:593 (S), 2015/16:952 (M), 2015/16:1332 (M) och 2015/16:2595 (M) yrkandena 1 och 2.

Infrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om sjöfartens infrastruktur. Utskottet hänvisar till pågående beredningsarbete om sjöfartens respektive inlandssjöfartens infrastruktur liksom den pågående domstolsprocessen om den nya bron över Göta älv.

Jämför reservationerna 4 (M) och 5 (SD).

Motionerna

Lars Tysklind (FP) framhåller i motion 2015/16:201 yrkande 3 att även om mycket av sjöfartens infrastruktur redan finns på plats måste det nu planeras för ytterligare investeringar i våra inre vattenvägar. Det gäller t.ex. nya slussar i Trollhätte kanal. En annan förutsättning är enligt motionären att annan infrastruktur, i form av järnvägar och vägar, är kopplad till hamnarna på ett sätt som ger en effektiv övergång från sjöfart till landtransport. Stora godsvolymer kan då transporteras på fartyg med minimal energiåtgång.

I motion 2015/16:351 yrkande 1 uppmärksammar Paula Holmqvist m.fl. (S) den betydelse Vänersjöfarten har för godstransporter. Sjöfart på Vänern har enligt motionärerna stor betydelse regionalekonomiskt och miljömässigt, eftersom stora volymer gods på ett bra sätt kan transporteras till och från företag som är lokaliserade runt sjön. Utan Vänersjöfarten skulle industrier i området tappa i konkurrenskraft. Vänersjöfartens totala godsvolym har dock långsamt sjunkit sedan mitten av 1980-talet samtidigt som de totala godsvolymer till och från Vänerområdet ökar. Motionärerna anser mot den bakgrunden att det inom ramen för infrastrukturplaneringen behöver planeras för en utveckling av Göta älv och Vänersjöfarten.

I motion 2015/16:605 uppmärksammar Anna Wallén m.fl. (S) att sjöfarten på Mälaren historiskt har varit mycket viktig för transporter i regionen, men att i dag transporteras det mesta av godstrafiken av lastbilar eller godståg. Motionärerna konstaterar att kapaciteten på såväl väg som järnväg skulle kunna öka om sjöfarten togs till vara, vilket är möjligt eftersom det är en outnyttjad resurs. I och med att den också klarar av större godsvolymer än alternativen är den också miljövänlig och kan bidra till att reducera utsläppen, menar motionärerna. Motionärerna yrkar därför på att man i infrastrukturplaneringen studerar förutsättningarna för att bättre utnyttja Mälarhusarna vid godstrafik i syfte att avlasta väg och järnväg.

I motion 2015/16:847 framhåller Carina Ohlsson m.fl. (S) att sjöfarten är ett miljövänligt sätt att transportera varor och därför är viktig att utveckla för att minska utsläppen från vägtrafiken. Motionärerna yrkar på att man i infrastrukturplaneringen studerar förutsättningarna för en utveckling av Vänersjöfarten. Denna sjöfart har enligt motionärerna stor miljö- och regionalpolitisk betydelse. Den är tillsammans med Väners hamnar en

betydande näring, och det transporteras omfattande volymer gods till och från företag runt sjön. Av särskild betydelse för att utveckla sjöfarten i Vänern är enligt motionärerna utbyggnad av slussarna i Trollhätte kanal samt en bra utformning av en ny bro över Göta älv.

I motion 2015/16:1042 yrkar Sten Bergheden och Lars-Arne Staxäng (båda M) på att regeringen bör utreda möjligheten att bygga en kanal från Vänern till Uddevalla. Det är den kortaste potentiella sjövägen mellan Vänern och Västerhavet. Ett tillkommande skäl för att bygga en ny vattenväg är att risken har ökat för att översvämningar kring Göta älv stoppar båttrafiken till och från Vänern. Om man bygger en helt ny kanal mellan Vänern och Uddevalla anser motionärerna att man bättre kan reglera vattennivån samtidigt som man har möjlighet att bygga en modern sjöväg som har kapacitet att ta moderna kanalbåtar från hela Europa.

Jimmy Ståhl (SD) konstaterar i motion 2015/16:1313 att Götaälvbron är den viktigaste förbindelsen mellan centrala Göteborg och Hisingen. Det har fattats beslutat om att ersätta den med en ny bro eftersom den nuvarande är i mycket dåligt skick. Motionären menar att det innebär lite lägre kostnader att bygga en lägre bro med segelfri höjd på 12 meter i stället för dagens 19,5 meter segelfri höjd, men det medför stora negativa konsekvenser vad gäller sjöfarten och trafikproblemen som uppstår i Göteborg genom fler broöppningar. Om man däremot endast bygger en bro med segelfri höjd på 19,5 meter blir det svårt att cykla och gå över den. Motionären menar därför att ett alternativ är att bygga en bro i bron på maximalt 12 meter där gångtrafikanter och cyklister kan färdas. En utredning om alternativet bro i bron bör starta omedelbart, enligt motionärens uppfattning.

I motion 2015/16:2202 konstaterar Mattias Ottosson m.fl. (S) att de flesta analyser tyder på att de globala transportererna kommer att fortsätta öka de kommande åren och att det är önskvärt om fler transporter kan ske till sjöss och med tåg. För att lyckas åstadkomma ett väl fungerande och miljövänligt transportsystem krävs enligt motionärerna bl.a. en sammanhållen politik i vilken svenska hamnar har en nyckelposition. Motionärerna anser att man i infrastrukturplaneringen bör undersöka möjligheten att utse strategiska hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar och samordning med planeringen för vägar och järnvägar. Vidare bör Sjöfartsverket ges ett ökat ansvar för farledsanslutningar till dessa hamnar.

Sten Bergheden (M) yrkar i motion 2015/16:2516 yrkande 1 på att en ny bro över Göta älv bör få en höjd av minst 19 meter för att sjöfarten i Vänern och Göta älv ska kunna fortsätta utvecklas. Enligt motionären planerar man att byta ut den nuvarande bron mot en 13 meter hög bro. En lägre bro riskerar enligt motionären att störa sjöfarten på Vänern som innebär miljövänliga transporter och ger möjlighet till företagsutveckling. Dessutom framhåller motionären att en lägre bro skulle innebära fler broöppningar som kommer att ge störningar i kollektivtrafiken och båttransporterna på Vänern. Vidare framhålls i yrkande 2 att broöppningar bör styras efter sjöfartens behov. Motionärens uppfattning är att bron ska styras av en oberoende part eftersom

ett sådant viktigt regionalt och nationellt intresse är beroende av skötseln och det är viktigt att det är sjöfartens behov som styr broöppningarna.

Stina Bergström (MP) uppmärksammar i motion 2015/16:2642 betydelsen av sjöfarten i Väneren och genom Trollhätte kanal. Slussarna i Trollhättan är närmare 100 år gamla, och senast 2030 måste nya slussar finnas på plats till en beräknad kostnad av 3 miljarder kronor. När den förra regeringen presenterade sin nationella transportplan för åren 2014–2025 var det ett bakslag för Vänersjöfarten eftersom inga pengar fanns avsatta för att bygga nya slussar. Motionären anser att det är viktigt att påbörja bygget av nya slussar före 2025 så att de kan tas i bruk senast 2030 när de gamla slussarna är uttjänta. För att ta ansvar för klimatet och för industrierna i Vänerregionen anser motionären att det är viktigt att det snarast avsätts statliga medel för att börja bygga nya slussar i Trollhätte kanal.

Cecilia Widegren (M) anser i motion 2015/16:2654 att det är mycket bekymmersamt att Göteborg verkar strunta i industrins och sjöfartens villkor och förutsättningar i Väneren. Den föreslagna nya Götaälvsbron kommer att utgöra ett hinder för sjöfarten i Väneren. Gods som transporteras på sjön medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regionerna runt Väneren och bidrar till en bättre miljö. Det är därför enligt motionären av nationellt intresse att sjöfart kan ske via älven till Vänerens hamnar. Flera rederier kommer enligt motionären att överklaga beslut om byggande av den nya bron till Mark- och miljödomstolen. Motionären yrkar på att man inte försämrar konkurrenskraften för insjötransporter på Väneren genom att bygga för låga broar.

Daniel Bäckström och Fredrik Christiansson (båda C) yrkar i motion 2015/16:3010 på att åtgärder ska vidtas för att långsiktigt säkerställa och utveckla Vänersjöfarten samt på åtgärder för slussar i Trollhättan. Motionärerna pekar på att när sjöfarten utvecklas är det positivt för näringsliv, människor och miljö. Väneren är via Göta kanal förbunden med Kattegatt, och via Dalslands kanal i väster samt Säffle kanal i norr möjliggörs båttrafik till och från sjösystemen i Dalsland och Värmland. Godsvolymerna för Vänersjöfarten var som störst under 1970- till 1990-talet, men de har sedan dess minskat. Prognoser visar dock på att godsvolymerna kan öka igen. Motionärerna pekar på en utredning som visar att ökade godsmängder inom Vänersjöfarten kan uppnås genom branschsamverkan, effektiva transportkedjor och väl fungerande hamnar och terminaler, vilket i sin tur ger underlag som motiverar investeringar i infrastruktur. Av särskild betydelse är att investera i nya slussar i Trollhätte kanal.

I kommittémotion 2015/16:3058 yrkande 15 uppmärksammar Jessica Rosencrantz m.fl. (M) vikten av Sveriges CORE-hamnar. En CORE-hamn är en prioriterad hamn inom EU och innebär att hamnen kan få del av de ca 300 miljarder kronor som EU satsar på infrastrukturen mellan 2014 och 2020 då hamnarna är en del av det europeiska nätverket TEN-T som har till syfte att knyta ihop och förbättra infrastrukturen inom EU. Fem svenska hamnar ingår i CORE-statusen: Stockholm, Trelleborg, Malmö, Luleå och Göteborg.

Motionärerna anser att genom att värna och utveckla CORE-hamnar stärks Sverige som sjöfartsnation. En viktig del för Sveriges hamnar är enligt motionärerna goda landanslutningar, med goda möjligheter att frakta vidare gods med tåg eller lastbil, och det är ett arbete som måste prioriteras.

Utskottets ställningstagande

Sjöfartens infrastruktur

Utskottet vill inledningsvis framhålla 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.

I den senaste infrastrukturpropositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) från 2012 påpekas att sjöfartens kapacitet påverkas av farlederna, hamnanläggningarna och landinfrastrukturen. För att förbättra sjöfartens möjligheter att avlasta infrastrukturen för landtransporter angav regeringen att det kan behövas förbättringar av anslutningarna till hamnarna, t.ex. ökad bärighet, breddning av vägar eller förstärkta järnvägsanslutningar. Även i farlederna in till hamnarna kan åtgärder behövas, exempelvis muddring och utmärkning av inseglingssäklar. Utskottet noterar att regeringen i maj 2015 inledde arbetet med att ta fram en ny nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och ramar för nya länsplaner. Planerna ska avse perioden 2018–2029. Den första åtgärden bestod i att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för den aktuella perioden. Trafikverket avrapporterade uppdraget i slutet av 2015, och rapporten har remitterats. Utskottet emotser med stort intresse att en ny infrastrukturproposition ska överlämnas till riksdagen under nästa riksmöte.

Vad gäller frågan om s.k. stomnätshamnar (corehamnar) vill utskottet framhålla att med beslutet om en ny TEN-T-förordning som trädde i kraft 2014 pekades ett övergripande nät och ett stomnät av transportinfrastruktur ut. I stomnätet har EU utsett 83 hamnar till stomnätshamnar. Av dessa finns fem hamnar i Sverige: Luleå, Stockholm, Trelleborg, Malmö och Göteborg. Dessutom ingår 20 svenska hamnar i det övergripande nätet som ska leva upp till krav senast 2050. Stomnätshamnarna ska leva upp till krav på utformning och tillhandahållande av tjänster senast 2030. Dessa hamnar är enligt utskottet av särskilt stor betydelse för det svenska och europeiska transportsystemet, inte minst för import och export av varor. Utskottet anser att berörda myndigheter bör identifiera åtgärder för dessa fem hamnar inom ramen för sitt ordinarie arbete som gör att hamnarnas konkurrenskraft successivt stärks.

Inlandssjöfartens infrastruktur

I flera här behandlade motioner lämnas angelägna förslag i syfte att värna och förbättra förutsättningarna för inlandssjöfarten. Utskottet påminner om att 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. Vad gäller behovet av att rusta upp befintliga kanaler och slussar i syfte att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten noterar utskottet att regeringen 2014 i fastställelsebeslutet av Nationell plan för transportsystemet 2014–2025 beslutade att frågan om Vänersjöfartens framtid skulle utredas av Trafikverket. Som en följd av beslutet inledde Trafikverket under våren 2015 arbetet med att ta fram en s.k. teknisk promemoria för Trollhätte kanal och Göta älv. Myndigheten samarbetar i detta ärende med Sjöfartsverket, Region Värmland, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad. Alternativerna som utreds är renovering/ombyggnad i befintlig slussled, bygge av ny slussled samt stängning av slussarna och därmed en avveckling av handelssjöfarten. Utskottet vill understryka att bedömningen och avvägningen mellan olika infrastrukturåtgärder, liksom analysen av den samhällsekonomiska effektiviteten i valet av infrastrukturåtgärder, är en viktig uppgift för Trafikverket och regeringen. Utskottet vill samtidigt framhålla att det ser mycket positivt på olika typer av insatser som skapar bättre förutsättningar för att använda sjöar och kanaler för transporter.

Vad gäller förslaget om byggande av en kanal mellan Vänern och Västerhavet vill utskottet påpeka att övervägningar om framtida infrastrukturprojekt ska analyseras av Trafikverket. Utskottet noterar att Trafikverket inte har ansett att en ny kanal är motiverad att studera närmare.

Den nya bron över Göta älv

Utskottet är informerat om att den nuvarande bron i Göteborg över Göta älv är i dåligt skick och bör bytas ut mot en modern bro. Projektet är en del av det s.k. västsvenska paketet som i sin tur är en del av den nationella trafikslagsövergripande planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2014–2025. Hisingsbron, som är namnet på den nya bron, är planerad att börja byggas under 2017 och öppnas 2020. Därefter kommer den nuvarande Götaälvbron att rivas. Göteborgs kommun äger bron och har beslutat att det ska byggas en lyftbro, som i grundläge ska få en segelfri höjd på 12 meter, och upplyft 28 meter. Utskottet noterar att det faktum att den nya bron är tänkt att utformas på ett annat sätt än den nuvarande gör att det till viss del förändrar förutsättningarna för vägtrafikanter respektive sjöfart. Beslutet om utformningen av bron har kriterats av bl.a. rederier, och vissa kommuner längs Göta älv och vid Vänern har överklagat beslutet till domstol. Utskottet noterar att Mark- och miljööverdomstolen i maj 2016 fann att verksamheten uppfyller kraven i de allmänna hänsynsreglerna enligt miljöbalken. Utskottet förutsätter att Göteborgs kommun i enlighet med domstolens beslut kommer att verka 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.

Sammanfattande bedömning

Mot bakgrund av pågående arbeten och domstolsprocess avstyrker utskottet motionerna 2015/16:201 (FP) yrkande 3, 2015/16:351 (S) yrkande 1, 2015/16:605 (S), 2015/16:847 (S), 2015/16:1042 (M), 2015/16:1313 (SD), 2015/16:2202 (S), 2015/16:2516 (M) yrkandena 1 och 2, 2015/16:2642 (MP), 2015/16:2654 (M), 2015/16:3010 (C) och 2015/16:3058 (M) yrkande 15.

Genomförande av EU:s regler för inre vattenvägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om genomförandet av EU:s regler för inre vattenvägar. Utskottet välkomnar regeringsuppdraget till Sjöfartsverket att i nära samarbete med Trafikverket analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige.

Jämför reservation 6 (M, C, L, KD).

Bakgrund

Inre vattenvägstrafik är typiskt sett prämtrafik på kanaler, floder och sjöar. Då pråmen eller fartyget inte går ut på öppet hav medför detta att t.ex. fartygets konstruktion kan vara något enklare, kraven på säkerhetsutrustning något lägre och bemanningen något mindre. EU:s regelverk om inlandssjöfarten är omfattande och består av ett tjugotal direktiv och förordningar. Från 2015 är de grundläggande delarna av EU:s regelverk för inlandssjöfarten genomförda i svensk lagstiftning (prop. 2013/14:177, bet. 2013/14:TU2, rskr. 2013/14:52). Reglerna för inre vattenvägar berör många områden såsom tekniska krav, bemanning och behörighet. Inledningsvis har Vänern via Göta älv till Göteborg samt Mälaren ut till Stockholm respektive Södertälje kanal klassats som inre vattenvägar. Det är nu möjligt för ett rederi att efter ansökan hos Transportstyrelsen certifiera ett fartyg för inlandssjöfart, och det är därmed också möjligt för rederier att erbjuda last- och passagerartransporter med det nya trafikslaget.

De inre vattenvägarna delas in i zoner beroende på vågstorlek. Det finns fyra zoner, 1–4, vilka definieras av våghöjd och där zon 1 har de högsta vågorna och zon 4 de lägsta. Exempelvis klassas Vänern som zon 1 och Mälaren som zon 3. Transportstyrelsen har tagit fram föreskrifter som 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. Det direktiv som ligger till grund för föreskrifterna är harmoniserat för zon 3, eftersom denna zon dominerar bland de inre vattenvägarna i Europa. Detta betyder att Transportstyrelsen har anpassat det svenska regelverket för de aktuella zon 1-områdena och lagt till vissa extra krav. Det är inte lämpligt att låta ett fartyg anpassat för zon 3 segla i ett zon 1-område med betydligt högre vågor.

Den 18 februari 2016 presenterade kommissionen förslag om erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten (KOM(2016) 82) som ska ersätta de två nu gällande direktiven. Målet med kommissionens förslag är att fastställa ett gemensamt ramverk för erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten. Sverige är en av de medlemsstater som vid genomförandet av direktivet kan utnyttja en undantagsmöjlighet.

Motionerna

Lars Tysklind (FP) anför i motion 2015/16:201 yrkande 2 att det vid införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar ska finnas så få svenska särregler som möjligt. Motionären anser att genom lägre kostnader och regelförenkling kan införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar få positiva effekter för godstransporter med fartyg och avlasta transportinfrastrukturen på land. För att inlandssjöfarten ska kunna utvecklas menar han att den måste vara konkurrenskraftig jämfört med övriga trafikslag. Motionären anser att det är avgörande att regelverket innehåller så få svenska särregler som möjligt utan att sjösäkerheten på något sätt äventyras.

I kommittémotion 2015/16:3058 yrkande 17 uppmärksammar Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att alliansregeringen påbörjade ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket kan skapa positiva effekter för godstransporter med sjöfart. Ökad inlandssjöfart leder enligt motionärerna till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. Motionärerna menar därför att arbetet med att främja våra vattenvägar 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.

I kommittémotion 2015/16:3059 yrkande 17 yrkar Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) på att arbetet för att stärka inlandssjöfarten ska prioriteras samt att svenska särregler för inre vattenvägar ska motverkas. För att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser fortsätta minska radikalt. Ett sätt att minska utsläppen är att flytta över mer transporter till järnväg och sjöfart. År 2012 meddelade alliansregeringen att den hade för avsikt att införliva EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk lagstiftning. Genom lägre kostnader och regelförenkling kan införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar få positiva effekter på godstransporter med sjöfart på Göta älv, Vänern och Mälaren. Motionärerna menar att det vid utformning av regelverk är angeläget att det inte införs svenska särregler som försvårar etablerandet och nyttjandet av de inre vattenvägarna utan att noggranna

konsekvensanalyser görs, det gäller exempelvis särkrav för Vänern på grund av våghöjd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att en ökad andel sjöfart i de intermodala transportkedjorna skulle avlasta såväl järnvägen som vägarna och kunna möjliggöra ett mer kostnadseffektivt utnyttjande av den samlade infrastrukturen. Det gäller inte minst transporter på inre vattenvägar. Regelverket om detta möjliggör alternativ eller komplement till transporter på väg och järnväg där det ofta kan råda kapacitetsbrist.

Utskottet har tidigare även betonat, senast i betänkande 2014/15:TU11, att det vid genomförandet av reglerna om inre vattenvägar är viktigt att beakta sjösäkerhetsfrågor, miljöfrågor och arbetsvillkor samt att Vänern och Mälaren är råvattentäcker för en stor del av Sveriges befolkning. Samtidigt ansåg utskottet att det är viktigt att i möjligaste mån undvika att Sverige inför strängare regler än vad övriga EU-medlemsstater har. Utskottet instämmer alltså i denna bedömning.

Det kan framhållas i sammanhanget att en viktig skillnad i förhållande till de inre vattenvägarna på kontinenten är att Sveriges inre vattenvägar inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar, vilket innebär att delar av EU-regelverket inte berör Sverige. 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. Det betyder att Transportstyrelsen har behövt anpassa det svenska regelverket när det gäller de områden som har större vägar och där lagt till vissa extra säkerhetskrav. Utskottet anser att det naturligtvis är viktigt att i möjligaste mån undvika att Sverige inför strängare regler än vad övriga EU-medlemsstater har. Sverige håller dock av tradition en mycket hög standard vad gäller bl.a. sjösäkerhetsfrågor, och utskottet kan konstatera att de inre vattenvägarna i Sverige i många fall, t.ex. på Vänern, har större vägar än de inre vattenvägarna i Europa.

Utskottet noterar att det grundläggande regelverket är på plats men att det trots det fortfarande inte är något rederi som börjat bedriva inlandssjöfart i Sverige. Av den anledningen välkomnar utskottet att regeringen i februari 2016 gav Sjöfartsverket i uppdrag att i nära samarbete med Trafikverket analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige. I uppdraget ingår att identifiera eventuella hinder mot en utveckling samt vid behov föreslå åtgärder i syfte att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. Det handlar i huvudsak om att analysera och föreslå åtgärder i fråga om regelverk och branschnormer. När Sjöfartsverket besökte utskottets sammanträde den 12 maj 2016 framförde verket att de har ett brett angreppssätt när de genomför uppdraget och att de har kontakt med de flesta intressenterna i branschen. Utskottet välkomnar

denna arbetsmetod och vill även betona vikten av att regelverket förbättras i de fall där detta är befogat.

Utskottet finner inte att det i detta skede finns skäl att tro att berörda myndigheter beslutar om strängare regler än nödvändigt och avstyrker därför motionerna 2015/16:201 (FP) yrkande 2, 2015/16:3058 (M) yrkande 17, och 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 17.

Sociala villkor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om sociala villkor för personer som är anställda inom sjöfarten med hänvisning till befintliga avtal mellan arbetsmarknadens parter och sjöarbetskonventionen.

Jämför reservation 7 (V).

Motionen

Emma Wallrup m.fl. (V) uppmärksammar i kommittémotion 2015/16:188 med två yrkanden frågor som rör sociala villkor för personer som är anställda inom sjöfarten. I yrkande 4 anser motionärerna att Sverige ska verka för att EU inför ett gemensamt fartygsregister med fastställda bemanningsregler. Motionärerna pekar på att sjöfartsnationerna inom EU konkurrerar internt genom olika typer av internationella register, vilket gör att ett fartyg kan vara flaggat i en stat utan att följa det landets regler när det gäller sjösäkerhet, arbetsrätt, skatter och socialförsäkringar. Sverige är enligt motionärerna ett av få länder som i stället för register tillämpar avtal för tillfälligt anställd personal (TAP). Motionärerna anser inte att TAP är en hållbar lösning då det innebär att sjömän utanför EU inte får samma lön och avlösningssystem som tillsvidareanställd personal, utan att det krävs ett mer enhetligt system inom EU eftersom konkurrensen inom unionen genom olika typer av internationella register på sikt försvagar den europeiska sjöfarten. I yrkande 5 uppmärksammar motionärerna vidare att ILO:s sjöarbetskonvention trädde i kraft 2013 i det trettioåttio länder, däribland Sverige, som ratificerat konventionen. Motionärerna framhåller att konventionen tydliggör regler om arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter ombord på fartyg, och att alla länder har ett ansvar för att den efterlevs. För att konventionen ska efterlevas i Sverige påpekar motionärerna att det krävs att Transportstyrelsen har resurser för tillsyn samt utarbetande av föreskrifter och rutiner. Detta bör följas upp om några år. Staten kan även i övrigt stärka tillämpningen av sjöarbetskonventionen. Motionärerna yrkar därför på att krav ska ställas på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktions- som transportledet i statliga upphandlingar och exportsatsningar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla vikten av att sjöfartsnäringens arbetskraft har acceptabla arbetsvillkor. Samtidigt måste utskottet konstatera att förutsättningarna för att påverka arbetsvillkoren med svenska politiska beslut är begränsade, eftersom sjöfarten i högsta grad är global och det råder stor internationell konkurrens.

Utskottet noterar att arbetsmarknadens parter inom den svenska sjöfarten har kommit överens om regler för tillfälligt anställd personal, s.k. TAP-avtal, för att hantera den ökande konkurrensen från fartyg flaggade i öppna register och det faktum att allt fler länder inom Europa har vidtagit åtgärder för att stödja och utveckla sina nationella handelsflottor. TAP-avtal kan betraktas som ett bemanningsavtal. Avtalet ger möjlighet att anställa upp till 50 procent utländsk personal per funktion ombord på svenskflaggade lastfartyg. Utskottet konstaterar att TAP-avtalet är ett avtal mellan arbetsmarknadens parter.

I Europeiska kommissionens vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – Ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM(2011) 144) aviserar kommissionen att den avser att bedöma om det är möjligt att upprätta ett EU-register och en EU-flagg för sjötransport och transport på EU:s inre vattenvägar. Kommissionen menar att EU-flaggen skulle representera ett kvalitetsmärke som garanterar säkra, trygga och miljövänliga fartyg bemannade med högt kvalificerad yrkeskunnig personal. Trafikutskottet uttalade i ett utlåtande (utl. 2010/11:TU22) om vitboken att det enligt utskottets mening är angeläget att t.ex. se över arbetsförhållandena inom sjöfarten. Utskottet anser generellt att det är viktigt att strukturförändringar med förväntade sysselsättningseffekter följs upp och analyseras på EU-nivå och att en hög beredskap iakttas när det gäller att förutse sådana förändringar. De enskilda åtgärderna bör däremot vidtas i de enskilda medlemsstaterna.

Av den anledningen är det positivt att sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention, MLC) trädde i kraft 2013 efter att ha antagits av Internationella arbetsorganisationen (ILO) 2006. Sverige har ratificerat konventionen. MLC handlar om sjömännens rättigheter till anständiga arbets- och levnadsvillkor. I konventionen fastställs rättigheterna globalt för sjöpersonal, och den globala lägstanivån höjs vad gäller villkoren för sjöfartens arbetskraft. I Sverige finns motsvarande bestämmelser i befintliga lagar, förordningar och föreskrifter samt genom arbetsmarknadens parter kollektivavtal. MLC:s ikraftträdande innebar att det skapades förutsättningar för att delegera tillsynen över vissa av de delar som ingår i den svenska arbetsmiljölagsstiftningen till s.k. erkända organisationer. Villkor för personal som arbetat på fartyg med svensk flagg var dock redan innan som regel mycket högre än de villkor som framgår av MLC. Utskottet konstaterar också att Sverige tar ansvar genom att utföra tillsyn över MLC såväl när det gäller fartyg som har svensk flagg som utlandsregistrerade fartyg.

Med hänsyn till vad som framförs ovan avstyrker utskottet motion 2015/16:188 (V) yrkandena 4 och 5.

Förarbevis för vattenskotrar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om förarbevis för vattenskotrar, främst med hänvisning till ett tillkännagivande från riksdagen 2015 i samma fråga.

Jämför reservation 8 (V).

Motionen

Emma Wallrup m.fl. (V) efterlyser i kommittémotion 2015/16:188 yrkande 8 ett införande av åldersgräns och förarbevis för att få köra vattenskotter. Motionärerna konstaterar att vattenskotrar har blivit mycket populära under sommarhalvåret men att skoterkörning dock kan ge negativa effekter för naturlivet och innebära påtagliga störningar och risker för allmänheten. Nuvarande reglering av vattenskotteranvändning har enligt motionärerna mycket stora brister vid en jämförelse med reglerna för t.ex. motorcyklar och mopeder. Havs- och vattenmyndigheten kartlade och analyserade frågan 2013 och lade fram förslag på regelförändringar. Motionärernas bedömning är att en reglering på området brådskar och att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågor om kompetensbevis för fritidsbåtar. Riksdagen beslutade för över ett decennium sedan om att tillkännage för regeringen att förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis för fritidsbåtar bör utredas (rskr. 2004/05:178). Frågan återkom under det efterföljande riksmötet (rskr. 2005/06:308) där riksdagen godkände vad regeringen föreslog om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar. Utskottet konstaterar att regeringen vidtagit vissa åtgärder med anledning av tillkännagivandena. Bland annat har en departementspromemoria (Ds 2008:32) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp utarbetats och remitterats.

Utskottet påminner även om att riksdagen 2015 tillkännagav för regeringen att det bör införas förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskotter (bet. 2014/15:TU11, rskr. 2014/15:194). I detta sammanhang noterar utskottet att regeringen 2013 gav Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre, motordrivna vattenfarkoster samt analysera ett behov av särskild reglering för dessa. Regeringskansliet remitterade i januari 2016 ett förslag om obligatoriskt förarbevis för vattenskotrar. Ärendet bereds fortfarande inom Regeringskansliet.

Utskottet anser att frågor som rör sjösäkerhet inom fritidsbåtlivet är ytterst viktiga. Mot bakgrund av pågående beredningsarbeten avstyrker dock utskottet motion 2015/16:188 (V) yrkande 8.

Båtcharter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om villkoren för båtcharterverksamhet. Utskottet välkomnar Transportstyrelsens pågående regel-förenklingsarbete för den nationella sjöfarten.

Bakgrund

Alla skepp måste vara registrerade i fartygsregistret enligt sjölagen (1994:1009). Om fartyget är minst 12 meter långt och minst 4 meter brett är det ett skepp, annars är det en båt. Kravet om registrering gäller även för båtar som används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller till uthyrning till allmänheten om båtens skrov har en största längd av minst 5 meter. Detta regleras i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart. Det är alltså båtens användningsområde som bestämmer om den ska registreras eller inte.

Liknande distinktion som ovan gäller för övriga regelverk i fråga om när mindre fartyg och båtar som används yrkesmässigt räknas som kommersiell sjöfart. Om ett fartyg används för yrkesmässig verksamhet kan det exempelvis omfattas av regler om skrov och stabilitet, livräddningsutrustning, navigationsutrustning, brandskydd, bemanning och behörigheter. Dock har de flesta regelverken olika storleksbegränsningar som bestämmer om fartygen omfattas av krav eller inte. Vanligtvis är det volymmåttet bruttodräktighet (brutto) som avgör kravnivån, men även längdmått används. Som tumregel kan sägas att en bruttodräktighet på 20 motsvarar en båt eller ett skepp på ca 12 meter.

Enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364) är ett fartyg ett passagerarfartyg om det medför mer än tolv passagerare, oavsett fartygets storlek. Ett passagerarfartyg ska då ha ett fartcertifikat samt ett passagerarfartygscertifikat som visar att fartyget funnits lämpligt att transportera passagerare och som visar det högsta tillåtna antalet passagerare som fartyget får ta ombord. Ett fartyg som inte är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat om fartyget är minst 20 brutto. Ett fritidsfartyg som inte används för kommersiell sjöfart behöver ha ett fartcertifikat om fartyget är över 100 brutto.

Motionen

I motion 2015/16:1366 yrkar Ola Johansson (C) på att det ska skapas rimliga villkor för föreningsdriven passagerartrafik och båtcharterverksamhet i

Sverige. Motionären anser att det med nuvarande regelverk i praktiken är omöjligt att bedriva näringsverksamhet med uthyrning av fritidsbåtar som är upp till 25 meter långa. Det ställs enligt motionären mycket hårdare krav om det är en juridisk person som chartrar en båt än om det är en privatperson som chartrar för eget bruk eller om båten hyrs ut till ett företag som själv bemannar den. En regelförenkling behöver därför genomföras enligt motionären.

Utskottets ställningstagande

Vad gäller kraven för charterverksamhet för mindre fartyg vill utskottet framhålla vikten av att behålla den höga sjösäkerhet som råder i Sverige. Utskottet vill lyfta fram den skillnad som råder mellan att privatpersoner på egen risk använder fritidsbåtar och att betalande kunder köper en tjänst i form av charterverksamhet. Enligt utskottet bör dessa betalande kunder ges rätt till samma höga säkerhetsstandard som råder i andra sammanhang.

Utskottet är emellertid positivt till all regelförenkling som kan ske utan att sänka miljö- och säkerhetsmässiga ambitioner. Utskottet noterar mot den bakgrunden att Transportstyrelsen arbetar med ett egeninitierat projekt om nationella föreskrifter, där hela regelverket för svenska fartyg som används i yrkesmässig trafik och som i huvudsak omfattas av nationella regler ska ses över. Det kan exempelvis vara allt från mindre utflyktsbåtar, fiskebåtar och taxibåtar till skärgårdstrafik och bilfärjor. Målsättningen är att ta fram ett modernt funktionsbaserat regelverk och ett effektivt tillsynssystem för att skapa goda förutsättningar för en långsiktig och hållbar verksamhet. Utskottet har förhoppningar om att översynen kan leda fram till ett mer lätthanterligt regelverk för det mindre tonnaget.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att se över bemannings- och behörighetsregler för den nationella sjöfarten. Mot bakgrund av det ovan beskrivna projektet om nationella föreskrifter ska Transportstyrelsen genomföra motsvarande översyn av bemannings- och behörighetsregler och reglernas tillämpning för de aktuella fartygen. Inom ramen för arbetet ska myndigheten, så långt det är möjligt, beakta behovet av en tidsmässig synkronisering vid införandet av de nya nationella föreskrifterna och eventuella ändringar när det gäller bemanning och behörigheter. I arbetet ska myndigheten särskilt beakta de målsättningar som anges i den maritima strategin.

Mot bakgrund av pågående arbeten avstyrker utskottet motion 2015/16:1366 (C).

Båtregister

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om införande av ett fritidsbåtsregister. Utskottet anger att fördelarna med ett register för fritidsbåtar inte är tillräckligt stora och pekar på de initiativ som tas av privata aktörer och intresseorganisationer 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. Kravet om registrering gäller även för båtar som används yrkesmässigt (till bogsering, bärgning, transport av gods eller passagerare samt fiske) om båtens skrov är minst 5 meter långt.

Regeringen gav i december 2009 (dnr M2009/4750/A m.fl.) Naturvårdsverket i uppdrag att föreslå ett system för omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar samt, utifrån Statskontorets förslag i rapporten 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 (NV-01515-10). I rapporten lämnas bl.a. förslag om att införa ett producentansvarssystem för fritidsbåtar, om ett obligatoriskt fritidsbåtsregister för alla fritidsbåtar som inte är registrerade i något annat register med motsvarande spåringsmöjlighet och om att ändra reglerna för att ge kommunerna bättre möjligheter att omhänderta fartygsvrak.

Motionen

Caroline Helmersson Olsson och Hans Ekström (båda S) framför i motion 2015/16:1515 yrkande 2 att införandet av ett båtregister bör övervägas. Motionärerna anser att det skulle underlätta utkrävandet av ägaransvar då man enklare kan spåra ägaren och underlätta bortförandet av övergivna båtar.

Utskottets ställningstagande

Frågan om införande av fritidsbåtsregister har behandlats flera gånger av riksdagen under ett stort antal år. Ett införande av fritidsbåtsregister skulle kunna innebära fördelar när det gäller sjösäkerhet och ordningsfrågor. Övergivna båtvrak är nämligen ett problem som växer i omfattning. Ofta är det markägaren som får bekosta bortforsling av vrak där 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. Båtarna förfular också miljön och kan på olika sätt innebära risker för människor.

Utskottet påminner om att Sjöfartsverket redan 2003 utredde frågan om ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister. Remissinstanserna var överlag kritiska till Sjöfartsverkets rapport. Enligt utskottets mening är det inte klarlagt att kostnaderna för införandet och upprätthållandet av ett register överväger nyttan med det, och mot denna bakgrund anser utskottet att det för närvarande inte är motiverat med ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister.

Utskottet ser emellertid att andra angelägna åtgärder kan vidtas för att minska problemet med nedskräpning på grund av övergivna och utjänta båtar. En laglig förbättring av möjligheterna att flytta båtar skulle kunna vara en sådan delåtgärd. Utskottet förutsätter därför att regeringen kommer att arbeta för att via lagstiftningen underlätta för flyttning av utjänta och övergivna båtar.

Utskottet vill i sammanhanget särskilt lyfta fram de initiativ som tas av privata aktörer och intresseorganisationer, t.ex. Svenska Båtunionen och Stiftelsen Håll Sverige Rent, för att finna konstruktiva lösningar på problemet med övergivna båtvrak. Båtskrotar bedriver dessutom ett engagerat arbete för att minska antalet övergivna båtar, bl.a. genom att initiera ett projekt i syfte att etablera ett nationellt system för återvinning av fritidsbåtar. Utskottet anser det angeläget att finna välfungerande och kostnadseffektiva lösningar där de problem som finns åtgärdas utan att fritidsbåtsägare drabbas av onödiga kostnader eller betungande byråkrati.

Med hänsyn till detta avstyrker utskottet motion 2015/16:1515 (S) yrkande 2.

M/S Estonia

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att tillåta vissa dykningar vid M/S Estonia. Utskottet framhåller att skyddet för gravfriden ytterst handlar om respekt för offren och deras anhöriga.

Bakgrund

Den 28 september 1994 förliste färjan Estonia efter att fartygets bogvisir lossnat i hårt väder på öppet hav under färd från Tallinn till Stockholm. Ombord fanns 989 personer, varav 852 förolyckades.

För att skydda M/S Estonia från plundring m.m. enades regeringarna i Estland, Finland och Sverige om att göra det olagligt att dyka vid vraket. De tre länderna införde gemensamt en särskild lag om gravfrid som trädde i kraft den 1 juli 1995. Eftersom Estonia ligger på internationellt vatten gäller lagen

endast för medborgarna i de länder som anslutit sig till gravfridsavtalet. För att ge vraket ett meningsfullt skydd har ett omfattande arbete lagts ned på att få fler länder att ansluta sig till gravfridsavtalet. Den 31 december 2008 hade Lettland, Litauen, Polen, Danmark och Ryssland anslutit sig. Det betyder att alla länder runt Östersjön utom Tyskland har anslutit sig till avtalet om gravfrid. Även andra länder som exempelvis Storbritannien har skrivit på avtalet om gravfrid vid Estonias vrak. Haveriplatsen har också varit under kontinuerlig bevakning. Under de första åren låg en svensk isbrytare vid platsen. Senare infördes elektronisk övervakning som sköts av den finska kustbevakningen.

Lagen (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia reglerar skydd av vraket i nationell lagstiftning.

Motionen

I motion 2015/16:2529 påminner Jonas Millard m.fl. (SD) om en av vår tids största fartygskatastrofer – förlisningen av Estonia. Den allmänna förklaringsmodellen har i stora drag visat att förlisningen orsakades av att bogvisirets låsanordningar brast på grund av det stora tryck som det hårda sjövädret utsatte fartyget för och att vatten då kunde tränga in på bildäck. Olycksorsaken bekräftades i stort av en studie gjord av Vinnova 2008, men det framhölls samtidigt att andra mer spektakulära orsaker inte kunde uteslutas. Därför har det höjts röster som vill att man tillåter dykningar vid Estonia för att kunna utesluta andra orsaker till förlisningen. Motionärerna framhåller att anhörigas oro ökar av att olycksorsaken är föremål för vidlyftiga spekulationer och efterlyser information för att eliminera många av de konspirationsteorier som förekommer. I motionen yrkas därför på att man tillåter dykningar vid M/S Estonia.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill peka på att två studier av fartygets sjunkförlopp har genomförts som i allt väsentligt bekräftar det händelseförlopp som enligt den internationella haverikommissionen (JAIC) orsakade M/S Estonias förlisning. Därmed finns tre oberoende utredningar som huvudsakligen ger samma bild av olyckans förlopp. De ytterligare kunskaper om sjunkförloppet som eventuellt skulle kunna nås om delar av vraket hämtades upp och nya dykningar genomfördes måste vägas mot gravfriden vid vraket. Gravfriden vid Estonia är skyddad i svensk strafflagstiftning efter en överenskommelse med Finland och Estland som har motsvarande regler för gravfriden. Även andra länder har antagit bestämmelser om gravfriden vid Estonia. Enligt utskottet handlar skyddet för gravfriden ytterst om respekt för offren och deras anhöriga.

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet motion 2015/16:2529 (SD).

Reservationer

1. **Sjöfartens 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

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 15 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 25,

bifaller delvis motionerna

2015/16:201 av Lars Tysklind (FP) yrkande 1 och

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15 och

avslår motion

2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 7.

Ställningstagande

Skandinavien och Sverige är omgivna av vatten, och sjöfartsnäringen är därför av central betydelse för vårt välstånd och vår handel. Sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Ur energisynpunkt är sjövägen det bästa sättet att transportera stora godsflöden. Alliansregeringen tog fram en handlingsplan för att stärka konkurrensförutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen och påbörjade även arbetet med en maritim strategi. Vi välkomnar att den nuvarande regeringen nu har fortsatt det arbetet.

Vi har noterat 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 ingår att utreda vad som krävs för att möjliggöra fartygsregistrering genom att endast vända sig till en myndighet, webbplats eller liknande. Vidare ingår i uppdraget att lämna förslag till åtgärder, inklusive författningsförslag, för att möjliggöra en enklare modell för fartygsregistrering. Vi ser positivt på uppdraget men anser att det är otillräckligt. Det är enligt vår mening särskilt oroande att villkor för verksamhetsutövare inom inlandssjöfarten inte förbättras i den takt som skulle behövas för att stärka dess konkurrenskraft. I detta sammanhang vill vi uppmärksamma att branschföreträdare på utskottets sammanträde den 12 maj

2016 uttryckte oro och kritik mot Sjöfartsverkets förslag till nya farledsavgifter samt lotsplikt för inlandssjöfart.

Många i branschen upplever fortfarande att myndighetskontakter är komplicerade, och det måste därför införas enklare sätt för företag att ha kontakt med berörda myndigheter. Vi anser att metoden ”en dörr in” för myndighetskontakter bör införas, där det räcker med en enda kontakt med myndighetsvärlden. Det skulle påtagligt minska tiden som rederierna behöver lägga på administration och öka tiden de kan lägga på sin kärnverksamhet. Det är enligt vår mening viktigt att införa ”en dörr in” skyndsamt för att förbättra svensk sjöfarts konkurrenskraft.

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

2. Sjöfartens konkurrenskraft, punkt 2 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 7 och avslår motionerna

2015/16:201 av Lars Tysklind (FP) yrkande 1,

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 15,

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 25 och

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 15.

Ställningstagande

Jag vill peka på att nuvarande farledsavgifter utgör en konkurrensnackdel för handelssjöfarten. Farledsavgifterna används för att täcka infrastrukturkostnader för fiskerinäringen, skärgårds- och fritidsbåttrafiken samt kostnader för åtaganden hos Sjöfartsverket. Detta innebär enligt min mening att sjöfarten får en alltför stor kostnadsbörda jämfört med andra trafikslag.

Jag noterar Sjöfartsverkets pågående arbete med att ta fram ett nytt system för farledsavgifterna. Omarbetningen görs i syfte att skapa stabilare intäkter för Sjöfartsverket. Förslaget innebär ett minskat avgiftsuttag på gods och ett ökat uttag på fartygsanlöp samt en beredskapsavgift. Dessutom föreslås att dagens system som styr mot en minskning av kväveoxidutsläpp ersätts med ett nytt miljöstyrmedel som beaktar fartygets totala miljöpåverkan. Jag anser att det är bra att avgifterna miljödifferentieras på ett bättre sätt men är kritisk till

att det enligt verkets beräkningar kommer att vara nödvändigt att på totalen ta ut högre avgifter från 2017 ifall anslagen till farleder kommer att minska i enlighet med vad riksdagen tidigare aviserat. Jag vill uppmärksamma att Sjöfartsverkets förslag gett upphov till betydande kritik bland berörda aktörer.

Vi i Vänsterpartiet anser att en permanent lösning måste tas fram för finansiering av farleder som inte missgynnar sjöfarten jämfört med andra trafikslag och samtidigt ökar miljödifferenteringen av avgiften. Vi ser skäl till att ytterligare stimulera de rederier som ligger före i miljöåtgärder genom utvidgad miljödifferentering av farledsavgifter. Regeringen bör därför återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferenteringen av avgifterna.

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

3. Vissa miljöfrågor, punkt 4 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion

2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna

2015/16:593 av Suzanne Svensson m.fl. (S),

2015/16:952 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2015/16:1332 av Karin Enström (M) och

2015/16:2595 av Thomas Finnborg m.fl. (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Att öka andelen godstransporter med sjöfart är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Vi i Vänsterpartiet anser därför att det är av stor vikt att Sverige har en ekologiskt hållbar handelsflotta och menar att Sverige bör satsa på kvalitet med moderna, miljöanpassade och effektiva fartyg. I det sammanhanget anser jag att det är bekymmersamt att svaga miljökrav för sjöfarten har gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara. För att stärka sjöfartens långsiktiga hållbarhet ser jag därför behov av åtgärder. Jag vill särskilt peka på att för Östersjön som redan är kraftigt övergödd är höga kväveutsläpp ytterligare en belastning för havet som ekosystem.

Mot den bakgrunden vill jag uppmärksamma att Östersjön också är klassad som PSSA-område. Sådana områden är ekologiskt, socioekonomiskt, kulturellt eller vetenskapligt betydelsefulla. Jag anser att det finns anledning att inom de internationella konventionerna på sjöfartens område utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden. I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. Jag vill även framhålla att i framtiden kommer sjöfartens utsläpp av kväve att överstiga samtliga landbaserade källors utsläpp om inte denna negativa utveckling kan brytas. Det bör i sammanhanget påpekas att det finns väl beprövad katalysator teknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Mot denna bakgrund anser jag att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar området.

Jag anser vidare att det finns anledning att peka på att fr.o.m. 1 april 2015 är det förbjudet för fritidsbåtar att tömma sitt avloppsvatten till sjöss. I stället ska man tömma sin tank vid en toatömningsstation i land så att avfallet kan hanteras i ett reningsverk. Jag anser att det är anmärkningsvärt att samma krav inte gäller för fartyg och färjor. Jag är dock medveten om att för enskilda länder är de juridiska möjligheterna begränsade för att komma åt den dumpning som sker av avloppsvatten på internationellt vatten, där t.ex. kryssningsfartyg nästan alltid befinner sig. Därför är det beklagligt att FN:s sjöfartsorganisation IMO inför förbud mot avfallsdumpning först 2019 för nya fartyg och 2021 för samtliga fartyg. Mot den bakgrunden anser jag att Sverige som enskild nation bör se över möjligheten att nationellt motverka de negativa effekterna av rådande situation. Jag vill påminna om att i hamnavgiften ingår en skyldighet för hamnen att ta emot toalettavfall, varför Sverige bör se över möjligheten att genom avgiftssystemet gynna de fartyg som tar sitt ansvar. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag på differentierade farledsavgifter eller regelverk för hamnavgifter som främjar tömning av toalettavfall på land för fartyg som anlöper svenska hamnar.

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

4. Infrastruktur, punkt 5 (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 5 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 15 och avslår motionerna

2015/16:201 av Lars Tysklind (FP) yrkande 3,

2015/16:351 av Paula Holmqvist m.fl. (S) yrkande 1,

2015/16:605 av Anna Wallén m.fl. (S),

2015/16:847 av Carina Ohlsson m.fl. (S),

2015/16:1042 av Sten Bergheden och Lars-Arne Staxäng (båda M),

2015/16:1313 av Jimmy Ståhl (SD),

2015/16:2202 av Mattias Ottosson m.fl. (S),

2015/16:2516 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,

2015/16:2642 av Stina Bergström (MP),

2015/16:2654 av Cecilia Widegren (M) och

2015/16:3010 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att bättre villkor för svensk sjöfart spelar en viktig roll för att skapa mer hållbara transporter och att detta även bidrar till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Sveriges geografiska läge gör att vi har en stor styrka vad gäller sjöfart, och vi anser därför att vi måste ha hamnar som är anpassade efter detta. En s.k. stomnätshamn (även kallad för corehamn) är en prioriterad hamn inom EU och en del av det europeiska nätverket TEN-T som har till syfte att knyta ihop och förbättra infrastrukturen inom EU. Detta innebär att hamnen kan få del av de ca 300 miljarder kronor som EU satsar på infrastrukturen under perioden 2014–2020. Hamnarna i Stockholm, Trelleborg, Malmö, Luleå och Göteborg ingår i stomnätskategorin och genom att prioritera, värna och utveckla dessa stärks Sverige som sjöfartsnation. Vi kan konstatera att det i dag finns stora utvecklingsbehov i stomnätshamnarna för att skapa nya arbetstillfällen och tillväxt; bl.a. behöver tillräcklig kapacitet för landanslutningar säkerställas. Hamnarna måste också ges förutsättningar att ligga i framkant för att kunna ta emot nytt och modernt tonnage. Vi vill därmed framhålla vikten av de svenska stomnätshamnarna.

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

5. **Infrastruktur, punkt 5 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (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 motion
2015/16:1313 av Jimmy Ståhl (SD) och
avslår motionerna
2015/16:201 av Lars Tysklind (FP) yrkande 3,
2015/16:351 av Paula Holmqvist m.fl. (S) yrkande 1,
2015/16:605 av Anna Wallén m.fl. (S),
2015/16:847 av Carina Ohlsson m.fl. (S),
2015/16:1042 av Sten Bergheden och Lars-Arne Staxäng (båda M),
2015/16:2202 av Mattias Ottosson m.fl. (S),
2015/16:2516 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,
2015/16:2642 av Stina Bergström (MP),
2015/16:2654 av Cecilia Widegren (M),
2015/16:3010 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C) och
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 15.

Ställningstagande

Industrins konkurrenskraft i Göteborgsområdet är beroende av en effektiv sjöfart samtidigt som farleden i Göta älv genom Göteborg är av riksintresse. Vi kan konstatera att trots att Götaälvsbron är den viktigaste förbindelsen mellan centrala Göteborg och Hisingen är den i dag i dåligt skick samtidigt som kostnaderna för att reparera bron skulle bli mycket höga. Det har fattats ett beslut om att bygga en ny bro, och denna planeras kunna vara klar till 2020. Att bygga en lägre bro med segelfri höjd på 12 meter i stället för som i dag 19,5 meter ger något lägre kostnader men medför genom fler broöppningar samtidigt negativa konsekvenser för sjöfarten i Göteborg och för sjötrafiken norrut. Att cykla och gå över den befintliga bron med segelfri höjd på 19,5 meter är inte optimalt, och vi anser därför att man borde bygga en bro i bron där man har en gång- och cykelbana på 12 meter eller lägre som är snabböppnande. Genom att bygga en sådan låg snabböppnande bro i bron anser vi att man tillgodoser de mångas behov, och det borde således vara en mycket bra kompromiss. När man investerar i att bygga en ny älvbro bör man inkludera alla möjligheter innan man sätter spaden i backen eftersom man i ett senare skede annars kan komma fram till att det var en dåligt genomtänkt planering. Vi anser därför att alternativet med en bro i bron över Göta älv bör utredas.

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

6. Genomförande av EU:s regler för inre vattenvägar, punkt 6 (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 6 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:201 av Lars Tysklind (FP) yrkande 2,

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 17 och

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 17.

Ställningstagande

För att uppnå klimatmålen är minskade utsläpp från transportsystemet avgörande, och genom att flytta över mer transporter till järnväg och sjöfart kan vi minska dessa utsläpp. Den dåvarande alliansregeringen uttalade 2012 att den hade för avsikt att införliva EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk lagstiftning. Vi anser att genom lägre kostnader och regelförenkling kan införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar ge positiva effekter på godstransporter med sjöfart på Göta älv, Vänerne och Mälaren. En ökad inlandssjöfart leder också till att transportinfrastrukturen på land kan avlastas och att det finns kapacitet för ökade godsvolymer. Inom Transportstyrelsen pågår ett arbete med att skapa förutsättningar för trafik på inre vattenvägar i Sverige. De vattendrag som kommer att bli aktuella för att klassas som inre vattenvägar kommer att delas in i zonsystem, där våghöjden avgör zontillhörighet. Det europeiska systemet är anpassat för zon 3, som omfattar vattendrag med lägre våghöjder. Vi kan konstatera att Mälaren hamnade i den kategorin och att det därmed i princip skulle gå att köra där med sådana fartyg som finns på kontinenten. Kraven på fartygen är högre i Göta älv, som tillhör zon 2, samt Vänerne inklusive Göteborgs hamn som tillhör zon 1. Vi anser att det är angeläget att det i utformningen av regelverk inte införs svenska särregler som försvårar etablerandet och nyttjandet av de inre vattenvägarna utan att noggranna konsekvensanalyser genomförs. Exempelvis gäller detta särkrav för Vänerne på grund av våghöjd. Mot denna bakgrund anser vi att

arbetet för att stärka inlandssjöfarten bör prioriteras och att svenska särregler för inre vattenvägar bör motverkas.

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

7. Sociala villkor, punkt 7 (V)

av Emma Wallrup (V).

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 tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 4 och 5.

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att ett viktigt led i att skapa en ekologiskt hållbar handelsflotta med stor andel svenskflaggade handelsfartyg är goda arbetsvillkor och välutbildade besättningar. Vänsterpartiet vill vidare framhålla att det är mycket viktigt att svensk sjöfart inte konkurrerar genom bl.a. social dumpning. Jag vill därför uppmärksamma att sjöfartsnationerna inom EU konkurrerar internt genom olika typer av internationella register. Jag vill påminna om att det innebär att fartyg kan ha en flagga utan att följa det landets regler när det gäller sjösäkerhet, arbetsrätt, skatter och socialförsäkringar. Sverige är ett av få länder som i stället för register tillämpar avtal om tillfälligt anställd personal (TAP). Vi i Vänsterpartiet anser inte att TAP är en hållbar lösning då det innebär att sjömän utanför EU inte får samma lön och avlösningssystem som tillsvidareanställd personal. Jag anser att det krävs ett mer enhetligt system inom EU och att konkurrensen inom unionen genom olika typer av internationella register på sikt försvagar sjöfarten i Europa. Jag vill framhålla att likställda konkurrensvillkor i stället bör eftersträvas för att ge förutsättningar för en långsiktigt hållbar sjöfart. Jag anser vidare att Sverige ska verka för att EU inför ett gemensamt fartygsregister med fastställda bemanningsregler.

År 2012 beslutade riksdagen att Sverige skulle ansluta sig till ILO:s (International Labour Organisation) sjöarbetskonvention, som sedermera också trädde i kraft i augusti 2013 hos det trettiofem länder som har ratificerat den. Jag vill påminna om att konventionen tydliggör regler om arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter ombord på fartyg, och att alla länder har ett ansvar för att den efterlevs. Jag vill understryka att sjöarbetskonventionen är ett viktigt verktyg för att fler sjömän ska få en trygg

och säker arbetsmiljö. För att konventionen ska efterlevas i Sverige vill jag framhålla att det krävs att Transportstyrelsen har resurser för tillsyn samt utarbetande av föreskrifter och rutiner. Jag anser att en intern och extern uppföljning av efterlevnaden av konventionen bör göras om några år. Jag välkomnar att regeringen i den nyligen antagna maritima strategin befäster betydelsen av sjöarbetskonventionen för svenska aktörer då den även har bidragit till att skapa mer likvärdiga konkurrensvillkor jämfört med andra länder. Jag anser dock att staten även i övrigt kan stärka tillämpningen av sjöarbetskonventionen och menar att krav ska ställas på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktions- som transportledet i statliga upphandlingar och exportsatsningar.

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

8. Förarbevis för vattenskotrar, punkt 8 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 8.

Ställningstagande

Vattenskotrar har blivit mycket populära farkoster i svenska vatten under sommarhalvåret. De kan dock utgöra ett problem och ge negativa effekter på naturlivet och innebära påtagliga störningar och risker för allmänheten. Jag vill också påminna om att vattenskotrar kan framföras i mycket höga hastigheter och också i känsliga områden såsom i strandnära miljöer och i grunt vatten. Tyvärr inträffade flera allvarliga tillbud på grund av vårdslös körning med vattenskotter sommaren 2013. Jag vill framhålla att nuvarande reglering av vattenskoteranvändning har mycket stora brister till skillnad mot förhållandena för t.ex. motorcyklar och mopeder. Jag anser att det är orimligt.

Vi i Vänsterpartiet har därför i motioner och interpellationer i riksdagen vid ett flertal tillfällen lyft upp behovet av restriktioner genom krav på behörighet och åldersgräns. Jag anser därför att det är mycket positivt att riksdagen 2015 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att arbeta för att införa åldersgräns och förarbevis för att köra vattenskotter. Jag anser att en reglering på området brådskar och att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av åldersgräns och förarbevis för att köra

vattenskoter. Jag vill påminna om att Havs- och vattenmyndigheten 2013 kartlade och analyserade frågan och lade fram förslag på regeländringar.

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

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2015/16:158 Genomförande av det nya direktivet om marin utrustning:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om marin utrustning.

Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar området, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på differentierade farledsavgifter eller regelverk för hamnavgifter som främjar tömning av toalettavfall på land för fartyg som anlöper svenska hamnar, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att EU inför ett gemensamt fartygsregister med fastställda bemanningsregler, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att krav ska ställas på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet i statliga upphandlingar och exportsatsningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på system för farledsavgifter som främjar sjöfarten och ökar miljödifferenteringen av avgifterna och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av åldersgräns och förarbevis för att köra vattenskoter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:201 av Lars Tysklind (FP):

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 vid införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar ska det finnas så få svenska särregler som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:351 av Paula Holmqvist m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av Göta älv och Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:593 av Suzanne Svensson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheten att införa styrmedel som syftar till att öka mängden avloppsvatten som lämnas i hamnarna runt Östersjön och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:605 av Anna Wallén m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bättre utnyttja Mälarhamnarna vid godstrafik i syfte att avlasta väg och järnväg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:847 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:952 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.

2015/16:1042 av Sten Bergheden och Lars-Arne Staxäng (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att bygga en kanal från Vänern till Uddevalla och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1313 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda bygget av en bro i Götaälvbron och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1332 av Karin Enström (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta effektivare system och regler för kontroll av fartygens hastighet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1366 av Ola Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa rimliga villkor för föreningsdriven passagerartrafik och båtcharterverksamheten i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1515 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.

2015/16:2202 av Mattias Ottosson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen undersöka möjligheten att utse strategiska hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2516 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 i Vänerne 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.

2015/16:2529 av Jonas Millard m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta dykningar på M/S Estonia och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2595 av Thomas Finnborg m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att utveckla ett internationellt samarbete för miljö- och miljösäkerhetsfrågor gällande fartygstrafiken i Öresund och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en miljöcertifiering för rederier med bl.a. kriterier för säker Öresundspassage och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2642 av Stina Bergström (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om slussarna i Trollhätte kanal och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2654 av Cecilia Widegren (M):

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

2015/16:3010 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att långsiktigt säkerställa och utveckla Vänersjöfarten samt om åtgärder för slussar i Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av våra CORE-hamnar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja överflyttning av gods till vattenvägar för att avlasta vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa s.k. one-stop shop för tillståndsansökningar inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet för att främja en sund konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
17. 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.

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD):

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en garanti att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, en s.k. en dörr in och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet för att främja en sund konkurrens och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C):

15. 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.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om marin utrustning

Härigenom föreskrivs följande.¹

Allmänna bestämmelser**Syfte**

1 § Denna lag syftar till att förbättra sjösäkerheten och förebygga föroreningar till sjöss genom krav på hur marin utrustning ska vara tillverkad och kontrollerad. Lagen syftar också till att säkerställa den fria rörligheten för sådan utrustning inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Uttryck i lagen

2 § I denna lag betyder

1. *distributör*: fysisk eller juridisk person i leveranskedjan, utöver tillverkaren eller importören, som tillhandahåller marin utrustning på marknaden,

2. *ekonomisk aktör*: tillverkaren, tillverkarens behöriga representant, importören och distributören,

3. *EU-fartyg*: fartyg som för flagg från en stat inom EES och som omfattas av någon av de internationella konventionerna,

4. *importör*: fysisk eller juridisk person som är etablerad inom EES och tillhandahåller marin utrustning från ett tredjeland på EES-marknaden,

5. *internationella konventioner*: följande konventioner, samt därtill hörande protokoll och koder med obligatorisk tillämpning, som antagits under överinseende av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och som trätt i kraft och fastställer särskilda krav för flaggstatens godkännande av utrustning avsedd att placeras ombord på fartyg:

– 1972 års konvention om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss (COLREG),

– 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL),

– 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS),

6. *marin utrustning*: utrustning som avses i 3 §,

7. *tillbakadragande*: åtgärd för att förhindra att marin utrustning i leveranskedjan tillhandahålls på marknaden,

8. *tillhandahållande på marknaden*: all tillförsel av marin utrustning på EES-marknaden i samband med kommersiell verksamhet, antingen mot betalning eller kostnadsfritt,

9. *tillverkare*: fysisk eller juridisk person som tillverkar eller som låter konstruera eller tillverka marin utrustning och saluför denna utrustning, i eget namn eller under eget varumärke,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG, i den ursprungliga lydelsen.

10. *utsläppande på marknaden*: första gången då marin utrustning görs tillgänglig på EES-marknaden,

11. *återkallelse*: åtgärd för att dra tillbaka marin utrustning som redan har placerats ombord på EU-fartyg eller inköpts i avsikt att placeras ombord på sådana fartyg.

Tillämpningsområde

3 § Denna lag gäller för utrustning som är placerad eller är avsedd att placeras på ett EU-fartyg, om det enligt de internationella konventionerna krävs att den stat vars flagga fartyget för godkänner utrustningen.

Krav på marin utrustning

Allmänna krav

4 § Marin utrustning ska uppfylla de krav som framgår av direkt tillämpliga rättsakter som har meddelats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG och av föreskrifter som har meddelats med stöd av andra stycket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillfälliga krav på marin utrustning.

Utrustning ombord på EU-fartyg

5 § Marin utrustning ska uppfylla de krav som gäller vid den tidpunkt då utrustningen placeras ombord på ett EU-fartyg, om inte annat följer av direkt tillämpliga rättsakter som har meddelats med stöd av direktiv 2014/90/EU.

Likvärdiga krav

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för marin utrustning ombord på fartyg som tidigare inte har varit EU-fartyg meddela föreskrifter om krav på sådan utrustning och om krav på certifikat som visar att utrustningen uppfyller de kraven.

Undantag

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från kraven i denna lag eller i föreskrifter meddelade i anslutning till lagen och om krav på certifikat som visar att den marina utrustningen har beviljats undantag. Den myndighet som regeringen bestämmer får vidare i enskilda fall besluta om sådana undantag och utfärda certifikat som visar att utrustningen har beviljats undantag.

Skyldigheter för ekonomiska aktörer

Teknisk dokumentation och bedömning av överensstämmelse m.m.

8 § Tillverkaren ska utarbeta teknisk dokumentation avseende den marina utrustningen och se till att det görs en bedömning av om utrustningen stämmer överens med kraven enligt 4 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om teknisk dokumentation och om förfarandet vid bedömning av överensstämmelse.

9 § Vid serietillverkning av marin utrustning ska tillverkaren se till att det finns rutiner som säkerställer att utrustningen fortsätter att överensstämma med kraven enligt 4 §. Om det är nödvändigt, ska tillverkaren se till att en ny bedömning av överensstämmelse utförs.

EU-försäkran om överensstämmelse

10 § Om bedömningen av överensstämmelse visar att den marina utrustningen uppfyller kraven enligt 4 § ska tillverkaren upprätta en EU-försäkran om överensstämmelse. Tillverkaren ansvarar därmed för att utrustningen överensstämmer med kraven.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om EU-försäkran om överensstämmelse.

Rattmärke

11 § Om bedömningen av överensstämmelse visar att den marina utrustningen uppfyller kraven enligt 4 § ska tillverkaren förse utrustningen med ett märke (rattmärke), om inte annat följer av föreskrifter meddelade med stöd av 12 §. Endast marin utrustning som uppfyller kraven får förses med rattmärke.

Bestämmelserna i artikel 30.1 och 30.3–5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 ska tillämpas på rattmärket. Varje hänvisning till CE-märkningen i den artikeln ska betraktas som en hänvisning till rattmärket.

Elektroniskt rattmärke

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om elektronisk märkning av marin utrustning.

Spårbarhetsmärkning av marin utrustning och tillhandahållande av dokumentation och information

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om spårbarhetsmärkning av marin utrustning och om tillhandahållande av bruksanvisningar och annan dokumentation och information.

Åtgärder vid bristande överensstämmelse

14 § En tillverkare som anser eller har skäl att tro att marin utrustning som tillverkaren har försett med rattmärket inte överensstämmer med kraven enligt 4 § ska omedelbart vidta de åtgärder som krävs för att få utrustningen att överensstämma med kraven eller om så är lämpligt dra tillbaka eller återkalla den från marknaden.

Om den marina utrustningen utgör en risk ska tillverkaren omedelbart underrätta behöriga marknadskontrollmyndigheter.

Överlåtelse och övertagande av skyldigheter

Behörig representant

15 § Om tillverkaren inte har någon verksamhet lokaliserad i territoriet i någon EES-stat ska tillverkaren genom skriftlig fullmakt utse en behörig representant. Den behöriga representanten ska vara etablerad inom EES.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. de krav som den skriftliga fullmakten ska uppfylla, och
2. de uppgifter som den behöriga representanten ska utföra.

Importörer och distributörer

16 § Om en importör eller en distributör i eget namn eller under eget varumärke släpper ut marin utrustning på marknaden eller placerar marin utrustning ombord på ett EU-fartyg, övertar importören eller distributören tillverkarens skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter meddelade i anslutning till lagen och direkt tillämpliga rättsakter som har meddelats med stöd av direktiv 2014/90/EU. Detsamma gäller för en importör eller distributör som ändrar marin utrustning som redan släppts ut på marknaden på ett sådant sätt att överensstämmelsen med kraven enligt 4 § kan påverkas.

Marknadskontroll och övrig tillsyn

Marknadskontroll- och tillsynsmyndigheter

17 § Regeringen bestämmer vilken eller vilka myndigheter som ska utöva marknadskontroll av marin utrustning och i övrigt utöva tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

Bestämmelser om marknadskontroll finns i artiklarna 15–29 i förordning (EG) nr 765/2008.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om marknadskontroll och övrig tillsyn.

Hjälp från Polismyndigheten

18 § På begäran av en marknadskontrollmyndighet ska Polismyndigheten lämna den hjälp som behövs när myndigheten vidtar åtgärder enligt artikel 19 i förordning (EG) nr 765/2008, i den ursprungliga lydelsen, om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller
2. det annars finns synnerliga skäl.

Förelägganden och förbud

19 § Den myndighet som utför marknadskontroll och övrig tillsyn får meddela de förelägganden och förbud som behövs och i övrigt vidta de åtgärder som behövs

1. för att denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga rättsakter som har meddelats med stöd av direktiv 2014/90/EU ska följas,

2. om marin utrustning som uppfyller kraven enligt denna lag och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ändå utgör en risk för sjösäkerheten, hälsan eller miljön.

20 § Ett föreläggande eller förbud enligt 19 § eller ett beslut om åtgärd enligt artikel 19 i förordning (EG) nr 765/2008, i den ursprungliga lydelsen, ska förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövligt.

21 § Den myndighet som utför marknadskontroll och övrig tillsyn får bestämma att dess beslut enligt 19 § och enligt artikel 19 i förordning (EG) nr 765/2008, i den ursprungliga lydelsen, ska gälla omedelbart.

Avgifter

22 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning, marknadskontroll och övrig tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen samt om avgifter för marknadskontroll enligt förordning (EG) nr 765/2008, i den ursprungliga lydelsen.

Sanktionsavgift

23 § En ekonomisk aktör ska åläggas att betala en sanktionsavgift, om den ekonomiska aktören eller någon som har handlat på den ekonomiska aktörens vägnar uppsåtligen eller av oaktsamhet har brutit mot

1. 10 eller 11 § eller mot föreskrifter meddelade i anslutning till dessa bestämmelser,

2. föreskrifter meddelade med stöd av 6, 7, 12 eller 13 §, eller

3. beslut meddelade med stöd av 7 § andra meningen.

Sanktionsavgift får inte åläggas någon för en överträdelse av ett förbud eller en underlåtelse att följa ett föreläggande som har förenats med vite.

I övrigt ska i fråga om sanktionsavgift 37 § andra stycket och 39–43 §§ produktsäkerhetslagen (2004:451) tillämpas.

Tystnadsplikt

24 § Den som har tagit befattning med ett ärende som gäller marknadskontroll eller övrig tillsyn enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad denne har fått veta om någons affärs- eller driftsförhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i stället för första stycket.

Överklagande

25 § Beslut enligt denna lag och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 18 september 2016.