



Sjöfart

Sammanfattning

I betänkandet behandlar trafikuskottet frågor om sjöfart i 55 yrkanden i sammanlagt 30 motioner från allmänna motionstiden 2009. Motionsförslagen rör bl.a. sjöfartens utveckling, säkerhets- och miljörelaterade sjöfartsfrågor samt fritidsbåtsverksamheten.

Utskottet konstaterar att ett omfattande berednings- och utvecklingsarbete pågår för att stärka svensk kvalitetssjöfart och konkurrenskraften för den svenska sjöfartsnäringsen. Ett betydelsefullt arbete pågår också såväl nationellt som internationellt för att utveckla en mer miljöanpassad och säker sjöfart. Med hänvisning till detta beredningsarbete och till tidigare ställningstaganden under mandatperioden avstyrks samtliga motionsförslag.

I betänkandet finns 12 reservationer (s, v, mp) och 1 särskilt yttrande (s, v, mp).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning	7
Bakgrund	7
Utskottets överväganden	16
Utveckling av sjöfarten	16
Sjöfartsverkets finansiering	23
Lotsning	26
Bemannings- och utbildningsfrågor inom sjöfarten	29
Jämställdhet inom sjöfarten	33
Allmänt om sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor	34
Miljödifferenterade avgifter	37
Utsläpp av svavel- och kväveoxider m.m.	39
Utsläpp av olja	45
Sjöfart i Östersjöområdet	45
Regelverk för mindre fartyg	50
Hantering av avfall från fritidsbåtar m.m.	54
Register för fritidsbåtar	55
Charterverksamhet med RIB-båtar	57
Krav på flytväst	58
M/S Estonia	61
Reservationer	63
1. Utveckling av sjöfarten, punkt 1 (s, v, mp)	63
2. Sjöfartsverkets finansiering, punkt 2 (v, mp)	64
3. Bemannings- och utbildningsfrågor inom sjöfarten, punkt 4 (v)	65
4. Jämställdhet inom sjöfarten, punkt 5 (v, mp)	66
5. Allmänt om sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor, punkt 6 (s, v, mp)	67
6. Miljödifferenterade avgifter, punkt 7 (v, mp)	68
7. Utsläpp av svavel- och kväveoxider m.m., punkt 8 (s, v, mp)	68
8. Utsläpp av olja, punkt 9 (v, mp)	70
9. Sjöfart i Östersjöområdet, punkt 10 (s, v, mp)	71
10. Register för fritidsbåtar, punkt 13 (s, v, mp)	72
11. Charterverksamhet med RIB-båtar, punkt 14 (mp)	73
12. Krav på flytväst, punkt 15 (s, mp)	74
Särskilt yttrande	75
Hantering av avfall från fritidsbåtar m.m., punkt 12 (s, v, mp)	75
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	76
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009	76

Tabell

Tabell: Antalet omkomna inom fritidsbåtlivet	60
--	----

Diagram

Diagram: Införandet av svavelgränser inom sjöfarten i SECA respektive globalt	41
--	----

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Utveckling av sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T254 av Lars Gustafsson (kd) yrkandena 1 och 2,

2009/10:T297 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkandena 1–4,

2009/10:T324 av Peter Jonsson m.fl. (s),

2009/10:T326 av Carina Ohlsson m.fl. (s),

2009/10:T437 av Christian Holm (m),

2009/10:T463 av Peter Jonsson m.fl. (s),

2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 11 i denna del,

2009/10:T515 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd),

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 5 och 6, båda i denna del, och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 24.

Reservation 1 (s, v, mp)

2. Sjöfartsverkets finansiering

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T253 av Lars Gustafsson och Lennart Sacrédeus (båda kd),

2009/10:T255 av Lars Gustafsson och Lennart Sacrédeus (båda kd),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 74 och

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 3.

Reservation 2 (v, mp)

3. Lotsning

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T306 av Betty Malmberg (m) och

2009/10:T352 av Staffan Anger (m).

4. Bemannings- och utbildningsfrågor inom sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T292 av Annelie Enochson (kd) och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 26.

Reservation 3 (v)

5. Jämställdhet inom sjöfarten

Riksdagen avslår motion

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 14.

Reservation 4 (v, mp)

6. Allmänt om sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 11 i denna del,
2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 10 och
2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 12.

Reservation 5 (s, v, mp)

7. Miljödifferenterade avgifter

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 80 och 81 samt
2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 9.

Reservation 6 (v, mp)

8. Utsläpp av svavel- och kväveoxider m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T318 av Anders Hansson (m),
2009/10:T330 av Birgitta Eriksson m.fl. (s, v, mp) yrkandena 1 och
2 samt
2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 2 och
12–14.

Reservation 7 (s, v, mp)

9. Utsläpp av olja

Riksdagen avslår motion

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 70.

Reservation 8 (v, mp)

10. Sjöfart i Östersjöområdet

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 71 och 72,
2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 11 och
2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 13.

Reservation 9 (s, v, mp)

11. Regelverk för mindre fartyg

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T349 av Lars Hjälmered och Lars-Arne Staxäng (båda m),
2009/10:T383 av Isabella Jernbeck och Björn Hamilton (båda m) och
2009/10:T411 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda fp).

12. Hantering av avfall från fritidsbåtar m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 86,
2009/10:MJ340 av Eva Bengtson Skogsberg (m) yrkandena 2 och 3
samt
2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 14.

13. Register för fritidsbåtar

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T212 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s),

2009/10:T278 av Peter Jeppsson m.fl. (s) och

2009/10:T438 av Ann-Christin Ahlberg (s) yrkandena 1 och 2.

Reservation 10 (s, v, mp)

14. Charterverksamhet med RIB-båtar

Riksdagen avslår motion

2009/10:T319 av Tina Ehn och Jan Lindholm (båda mp).

Reservation 11 (mp)

15. Krav på flytväst

Riksdagen avslår motion

2009/10:T518 av Christina Oskarsson (s).

Reservation 12 (s, mp)

16. M/S Estonia

Riksdagen avslår motion

2009/10:T494 av Jan Erik Ågren m.fl. (kd, mp, s).

Stockholm den 18 februari 2010

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s), Mahmood Fahmi (m), Gunnell Wallin (c) och Lars-Axel Nordell (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas 55 yrkanden i sammanlagt 30 motioner om sjöfart från allmänna motionstiden 2009.

De här berörda motionsförslagen rör bl.a. sjöfartens utveckling, säkerhets- och miljörelaterade sjöfartsfrågor samt frågor om fritidsbåtsverksamheten.

Inför utskottet har Carl Carlsson, Sveriges Redareförening, den 1 december 2009 lämnat synpunkter och besvarat frågor som ledamöterna ställt om konsekvenserna för svensk sjöfart av IMO:s skärpta regler om svavelhalten i bunkerolja.

Utskottet avser att i ett senare betänkande behandla den av regeringen aviserade propositionen Ändrade regler för sjömäns ersättning vid sjukdom samt inhyrd personal. Likaså kommer utskottet att under våren behandla regeringens skrivelse Åtgärdsplanen åren 2010–2021. Regeringen har också aviserat att en proposition om lotsning kommer att läggas fram i maj 2010.

Bakgrund

Sjöfartens omfattning

Omkring 90 % av de gränsöverskridande internationella godstransporterna utförs med fartyg. Även EU:s motsvarande andel av import och export är omkring 90 %, medan handeln mellan medlemsländerna till 40 % sker till sjöss.

Sveriges kust är ca 270 mil lång och utgör därmed en av de längsta kuststräckorna i EU. Vidare är Sverige ett av EU:s mest sjöfartsberoende länder med mer än 90 % av utrikeshandeln som går sjövägen. Härutöver reser uppemot 30 miljoner personer till och från Sverige med färja varje år, vilket är nästan dubbelt så många som antalet flygresenärer.

Nationella myndigheter

Sjöfartsverket och Trafikverket

Enligt förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska verket verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt.

Sjöfartsverkets huvuduppgifter är bl.a. att

- tillhandahålla lotsning
- svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder

- tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst
- svara för isbrytning
- verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras
- årligen göra en utvärdering av den svenska sjöfartens konkurrenssituation inom ramen för verkets näringspolitiska uppgifter.

Verksamheten ska bedrivas med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten. Sjösäkerheten i fritidsbåttrafiken ska främjas genom information och rådgivande verksamhet. Fritidsbåttrafikens intressen i övrigt liksom fiskets och marinens intressen ska beaktas.

Trafikverket är en ny myndighet som inrättas den 1 april 2010. Tyngdpunkten i dess verksamhet ska vara åtgärder som främjar en effektiv förvaltning och ett trafikslagsövergripande perspektiv i arbetet med att utveckla det samlade transportsystemet. Trafikverket övertar verksamheterna inom Vägverket och Banverket förutom den verksamhet som bedrivs vid enheten Banverket Produktion. Till Trafikverket överförs även verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom Sjöfartsverket.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen övertog – när den inrättades den 1 januari 2009 – all verksamhet vid Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen samt delar av verksamheten vid Sjöfartsverket och Vägverket.

Enligt förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen har styrelsen till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen svarar för vilka krav som ska ställas på sjöfartens infrastruktur.

Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen nås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

Transportstyrelsens tillsyn ska, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över bl.a. den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet.

Kustbevakningen

Enligt förordningen (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen har myndigheten i uppgift att bedriva sjöövervakning och utföra räddningstjänst till sjöss. Kustbevakningen ska också ha förmåga att förebygga, motstå och hantera krissituationer inom sitt ansvarsområde. Verksamheten bedrivs inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt på land i anslutning till dessa vatten. Vad gäller sjöar, kanaler och vattendrag omfattar verksamheten enbart Väner och Mälaren samt – i fråga om miljöräddningstjänst – också Vättern. I Kustbevakningens uppgift att bedriva

sjöövervakning ingår att ansvara för eller bistå andra myndigheter med övervakning, brottsbekämpande verksamhet samt kontroll och tillsyn enligt vad som närmare anges i förordningen.

Kustbevakningen ska genom sjöövervakning förebygga och ingripa mot störningar av ordningen i sjötrafiken.

Kustbevakningen ska i den utsträckning som det följer av föreskrifter, och i förekommande fall efter överenskommelse med annan myndighet, bedriva tillsyns- och kontrollverksamhet i fråga om bl.a. sjötrafik, sjösäkerhet och transport av farligt gods, fartygs registrering och identifiering samt skydd av miljö- och naturvårdsintressen.

Internationellt samarbete

Sjöfartens internationella karaktär medför att åtgärder på främst säkerhets- och miljöområdena – för att bli verkningsfulla – i regel måste vidtas inom ramen för internationellt samarbete. För det internationella samarbetet finns bl.a. följande organisationer och normsystem.

IMO

FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Inom IMO bedrivs också arbete med att öka kvalitetskraven på flaggstaters sjöfartsadministrationer. Även frågor om s.k. sjöfartsskydd ingår i IMO:s uppgifter. IMO har 169 medlemsstater. Sverige är medlem sedan 1959.

IMO har antagit omkring 40 konventioner och protokoll. Följande konventioner är av särskild betydelse för sjöfarten (dock är den förstnämnda, FN:s havsrättskonvention, inte en IMO-konvention).

- FN:s havsrättskonvention, Unclos (United Nations Convention of the Law of the Sea), innehåller bl.a. regler om havets indelning i olika vattenområden och kuststaternas jurisdiktion över dessa områden. Enligt Unclos gäller principen om rätt till oskadlig genomfart i internationella sund.
- Sjösäkerhetskonventionen, Solas (International Convention for the Safety of Life at Sea), är det grundläggande internationella regelverket för sjösäkerhetsarbetet. Solas har sedermera kompletterats med den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM-koden).
- Den internationella konventionen för förhindrande av förorening från fartyg, Marpol (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, jämte ett senare antaget protokoll) är den huvudsakliga internationella konventionen om utsläpp som är avsiktliga eller en följd av en olycka eller fartygsdriften. Regler finns i olika bilagor om

bl.a. förorening av vatten genom olja, sopor och toalettavfall men även förorening av luft. Inspektion och övervakning är en uppgift för medlemsländerna.

- Konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakt-hållning, STCW (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers och den tillhörande koden, STCW 95) reglerar frågor om bl.a. vilken kompetens som sjömän ska ha.

Det är IMO som beslutar om systemet med s.k. PSSA-klassning (särskilt känsligt havsområde, Particularly Sensitive Sea Area). Inom IMO pågår också ett utvecklingsarbete för att begränsa utsläppen av växthusgaser från fartyg.

Sverige har under IMO:s möte i dess generalförsamling i november 2009 återinvalts som en av medlemmarna av IMO:s råd. Rådet är IMO:s verkställande organ och består av 40 medlemsländer. Mandatperioden är två år.

EU

EU:s insatser inom sjösäkerhets- och havsmiljöområdena är i betydande utsträckning förknippade med IMO:s arbete, och de inriktas främst på ett effektivt och enhetligt införande av de internationella överenskommelser som har träffats inom IMO. Därutöver verkar EU för medlemsstaternas regionala intressen när det gäller sjösäkerhet och havsmiljö, inte minst på grund av de haverier som ägt rum inom EU-ländernas vattenområden.

En rad handlingsprogram, rättsakter m.m. som rör havsmiljö och sjöfart har antagits eller bereds inom EU.

Emsa

Den europeiska sjösäkerhetsbyrån (European Maritime Safety Agency, Emsa) har sitt säte i Lissabon (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1460/2002). Dess uppgift är att

- ge medlemsländerna och kommissionen tekniskt och vetenskapligt stöd och tillhandahålla sakkunskap på hög nivå för att hjälpa dem att på ett korrekt sätt tillämpa EG:s lagstiftning på området för sjösäkerhet
- bevaka genomförandet av lagstiftningen
- utvärdera befintliga åtgärders effektivitet.

Det tredje sjösäkerhetspaketet

Ett tredje s.k. sjösäkerhetspaket har tagits fram inom EU som ett resultat av tankfartyget Prestiges förlisning. Paketet innehåller följande åtta förslag till rättsakter:

1. Direktiv om *flaggstaternas ansvar*. Syftet är att flaggstaten, dvs. den stat där fartyget är registrerat och som har jurisdiktionen över fartyget, ska uppfylla sina åtaganden enligt IMO:s konventioner. Krav uppställs bl.a. på s.k. flaggstatsrevision.
2. Ändring av direktivet om *hamnstatskontroll*, dvs. sådan kontroll som hamnstaten utför på utländska fartyg i den stat där fartyget ligger i hamn. Syftet är att stärka EU:s möjligheter att hindra fartyg från att anlöpa gemenskapens hamnar, och ändringarna avser bl.a. rapporteringsplikt, bekvämlighetshamn och ett ökat antal kontroller av ”högriskfartyg”.
3. Ändring av direktivet om *klassificeringssällskap*. Syftet är att dessa ges ett större ansvar för sina certifikat.
4. Förordning om *klassificeringssällskap*.
5. Ändring av direktivet om regler för *övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik i gemenskapen*. Enligt direktivet ska medlemsstaterna utse en eller flera behöriga myndigheter för mottagande av fartyg i behov av assistans.
6. Direktiv om *utredningar av sjöolyckor*. Syftet är att öka kunskapen om olycksriskerna.
7. Förordning om *ansvar för och ersättning till passagerare vid fartygsolyckor*.
8. Direktiv om *redares skadeståndsansvar*.

Det tredje sjösäkerhetspaketet antogs av rådet den 26 februari 2009 och av Europaparlamentet den 11 mars 2009.

Utredningen Tredje sjösäkerhetspaketet har i uppdrag bl.a. att föreslå hur fem EU-direktiv på sjösäkerhetsområdet bör genomföras i svensk rätt. I november 2009 överlämnade utredningen delbetänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet – Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90). Enligt utredningen kan direktiven i huvudsak införlivas i svensk rätt genom ändringar i myndighetsföreskrifter. På ett antal områden föreslås dock ändringar i lag och förordning. Utredningens slutbetänkande kommer i huvudsak att innehålla förslag till hur olycksutredningsdirektivet och klassdirektivet ska införlivas i svensk rätt; det ska redovisas senast den 31 mars 2010.

2006 års sjöarbetskonvention

Den 23 februari 2006 antog FN:s arbetsorganisation (International Labour Organization, ILO) 2006 års sjöarbetskonvention. Syftet var att införa ett samlat instrument med alla aktuella krav på arbets- och levnadsförhållanden till sjöss.

Enligt EG-fördraget måste alla initiativ på detta område föregås av konsultation med arbetsmarknadens parter. Dessa har sålunda undertecknat ett avtal om 2006 års sjöarbetskonvention som innebär att stora delar av sjöarbetskonventionen ska tillämpas fr.o.m. det datum som konventionen träder i kraft. Med anledning av avtalet presenterade kommissionen 2008 i sin

tur ett förslag till direktiv, genom vilket de bestämmelser av sjöarbetskonventionen som omfattas av direktivet införs i gemenskapslagstiftningen. Syftet är att göra det mer eftersträvansvärt för europeiska sjömän att arbeta inom sjöfartssektorn.

Stora delar av konventionen motsvaras i Sverige redan i dag av bestämmelser i lagar, förordningar och föreskrifter samt kollektivavtal.

Regeringen beslutade den 12 februari 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att föreslå de författningsändringar som behöver göras för att Sverige ska kunna ratificera 2006 års sjöarbetskonvention. Till särskild utredare utsågs direktör Johan Franson. Betänkandet Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95) överlämnades i december 2009. I detta förespråkas att Sverige ratificerar konventionen. Bland övriga förslag kan nämnas en förlängning av tiden för arbetsgivarens ansvar att stå för kostnader för vård, kost och logi till följd av sjukdom liksom av tiden för arbetsgivarens ansvar att betala sjuklön.

EU:s integrerade havspolitik

Kommissionens grönbok om en framtida havspolitik för EU (KOM(2006) 275) behandlades av riksdagen våren 2007 i ett utlåtande (utl. 2006/07: TU14). Utgångspunkten är att alla frågor som rör Europas hav hänger samman och att havsrelaterad politik inom olika områden måste samordnas för att önskade resultat ska kunna nås.

Senare samma år lade kommissionen fram ett meddelande med förslag till en handlingsplan för en havspolitik för EU (KOM(2007) 574) och meddelandet En integrerad havspolitik för Europeiska unionen (KOM(2007) 575). Handlingsplanen innehåller bl.a. följande åtgärder:

- ett europeiskt sjötransportområde utan hinder (se i det följande)
- en europeisk strategi för havsforskning
- nationella integrerade havsstrategier som ska utvecklas av medlemsländerna
- ett europeiskt nätverk för övervakning av havet
- minskning av koldioxidutsläpp och föroreningar från sjöfarten
- en översyn över EU:s undantag från arbetsrätten för sjöfarts- och fiske-sektorena.

Ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder

Kommissionen presenterade i januari 2009 ett meddelande och en handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder (KOM(2009) 10). Detta anknyter i sin tur till ett meddelande (KOM(2009) 11) med förslag till ett direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i EU:s medlemsstater. Det yttersta syftet är att öka sjöfartens attraktivitet, effektivitet och konkurrens-

kraft samt att förbättra miljöskyddet. Förslaget går ut på att utvidga EU:s inre marknad till att omfatta även sjötransporter, bl.a. genom att avveckla eller förenkla de administrativa förfarandena för sådana transporter.

Kommissionen aviserar att den i sin nästa rapport om närsjöfarten, planerad till år 2012, kommer att inkludera en rapport om hur åtgärderna har genomförts.

Den europeiska sjöfartspolitikens fram till 2018

Kommissionen lade i januari 2009 fram meddelandet Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (KOM(2009) 8). Enligt kommissionen har EU och dess medlemsstater ett stort gemensamt ansvar för

- den långsiktiga konkurrenskraften på världsmarknaden för EU:s sjöfartsindustri och andra sjöfartsrelaterade branscher
- en säker, trygg och effektiv inomeuropeisk och internationell sjöfart på rena hav
- den anpassning som krävs av hela sjötransportsystemet till utmaningarna för hela sjötransportsystemet under 2000-talet.

I meddelandet presenteras en rad förslag till hur dessa mål ska kunna nås.

Vid rådsmötet (transportministrarna) den 30 mars 2009 antogs gemensamma strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018. I slutsatserna betonade rådet bl.a. vikten av att Europa behåller och utvecklar sitt sjöfartskunnande med adekvata personella och tekniska resurser och att rätt förutsättningar skapas för den europeiska sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft på världsmarknaderna. Rådet framhöll vidare behovet av att behålla och ytterligare utveckla en attraktiv och hållbar ram för sjöfart av hög kvalitet inom ramen för en liberaliserad internationell sjöfart. Detta är betydelsefullt för att hindra utlokalisering av europeiska sjöfartscentrum till utomeuropeiska länder samt för att säkerställa att all sjöfart når upp till kraven i det internationella regelverket. Vidare uppmanade rådet såväl kommissionen som medlemsstaterna att verka för en förbättrad konkurrenskraft för EU:s sjöfartskluster, att främja utbildning av och sysselsättning för europeisk sjöfart samt att främja kombinerade karriärer till sjöss och i landbaserade yrken för att tillhandahålla nödvändiga personella resurser för hela det europeiska sjöfartsklustret.

EU:s Östersjöstrategi

Kommissionen presenterade våren 2009 en särskild strategi för Östersjöregionen. Den innehåller dels en gemensam inriktning för de åtta EU-staterna kring Östersjön, dels en handlingsplan. Åtgärderna berör den inre marknaden och brottsbekämpning men också miljörelaterade frågor, inklusive sjösäkerhet. Strategin antogs vid Europeiska rådets möte den 29 oktober 2009, under det svenska ordförandeskapet. Vid rådets (miljöminist-

rarna) möte den 22 december 2009 antogs rådsslutsatser om genomförandet av Östersjöstrategin och en uppmaning till kommissionen att skyndsamt utse Östersjön till pilotprojekt.

Helcom

Helsingforskommissionen (Helcom) är det verkställande organet för 1974 års Helsingforskonvention om skydd för Östersjöområdets marina miljö. Helcom arbetar bl.a. med frågor om förbättrad ruttplanering, sjömätning, tillgång till elektroniska sjökort och avfallshantering i Östersjöområdet. Medlemmar är Ryssland, samtliga de åtta EU-stater som gränsar till Östersjön (Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige och Tyskland) och Europeiska gemenskapen (EG). För beslut inom Helcom krävs enhällighet.

I november 2007 antog Helcom vid ett ministermöte en handlingsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan, BSAP). Syftet är att åstadkomma en drastisk minskning av föroreningarna och återupprätta Östersjöns ekologiska balans till år 2021. Sjöfartsverket har aktivt deltagit i planerandet av den svenska delen i genomförandet av BSAP.

Nordsjökonferensen

Nordsjökonferensen är ett politiskt samarbete för regeringarna och syftar till att skydda och förbättra Nordsjöns miljö. På sjöfartsområdet har främjande av miljövänlig sjöfart samt motverkande av luftföroreningar och marint skräp diskuterats. Sedan ministerkonferensen i Göteborg 2006 pågår inte längre något mellanstatligt samarbete i detta forum, men staterna fullföljer de åtaganden som gjorts inom konferensen.

Ospar

Osparkonventionen från 1992 reglerar skyddet av den marina miljön i Nordostatlanten. Tillkomsten av konventionen har sitt ursprung i oljetankern Torrey Canyons grundstötning 1967. Konventionen har ratificerats av alla 16 parter i de ursprungliga konventionerna (Oslo- och Pariskonventionerna), nämligen regeringar från 15 länder samt Europeiska gemenskapen.

En sammanhållen svensk havspolitik

Regeringen lade den 17 mars 2009 fram en proposition om en sammanhållen svensk havspolitik (prop. 2008/09:170). Där påpekades att politiken för sjöfart, fiske, turism m.m. hittills hade utvecklats var för sig, vilket medfört en fragmentisering med ibland kolliderande mål och sämre överblick. Riksdagen biföll regeringens förslag om att skapa en sammanhållen svensk havspolitik (bet. 2008/09:MJU29). Inriktningen ska vara att havets och kustområdenas resurser ska nyttjas hållbart så att ekosystemen bevaras och restaureras samtidigt som havsanknutna näringar kan utvecklas, växa och

bidra till att stärka Sveriges konkurrenskraft. Havspolitikerna behöver vara integrerad och tvärssektoriell och utgå från en helhetssyn på nyttjandet och bevarandet. En central utgångspunkt ska vara EU:s havspolitik.

Den 4 februari 2010 överlämnades betänkandet En myndighet för havs- och vattenmiljö (SOU 2010:8); i detta föreslås hur en sådan myndighet ska utformas. Den nya myndigheten avses träda i funktion den 1 januari 2011 och vara placerad i Göteborg.

Regeringen har aviserat att en havsmiljöproposition ska läggas på riksdagens bord den 23 mars 2010.

Det svenska ordförandeskapet andra halvåret 2009

Sverige ansvarade redan våren 2009 – under det tjeckiska ordförandeskapet – för arbetet i EU med sjöfartsfrågorna upp t.o.m. rådsarbetsgruppsnivå. Det innebär bl.a. att företrädare för Sverige var ordförande i rådsarbetsgruppen för sjöfart. På motsvarande sätt hade Tjeckien under det svenska ordförandeskapet ansvar för frågor om inre vattenvägar. Sverige svarade också för EU:s samordning inför och under IMO:s möten liksom för arbetet med EU:s fiske- och havspolitik.

Under det svenska ordförandeskapet, dvs. andra halvåret 2009, behandlades vid ett rådsmöte (transportministrarna) i oktober bl.a. en lägesrapport om meddelandet om etableringen av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder. Vid rådsmötet (transportministrarna) i december behandlades bl.a. direktivförslag om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater samt upphävande av direktiv 2002/06/EG.

Utskottets överväganden

Utveckling av sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna med hänvisning till det omfattande arbete som pågår inom såväl EU som Sverige för att sjöfarten ska utvecklas och stärka sin konkurrenskraft på en internationell marknad och i förhållande till övriga transportslag.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

Motionerna

I *motion 2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s)* kritiseras regeringen för att den inte har pekat ut strategiska hamnar och kombiterminaler. Denna underlåtenhet ökar osäkerheten i infrastrukturplaneringen och skadar svensk sjöfart och den svenska industrin, menar motionärerna (yrkande 11 i denna del).

I *motion 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anför motionärerna att Hamnstrategiutredningens prioritering av strategiska hamnar och godsnoder i huvudsak bör genomföras vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag. De beklagar att regeringen valt att inte ta till vara de viktiga förslag som utredningen lade fram. Syftet med att prioritera vissa hamnar var att effektivisera transportererna och underlätta omlastning mellan sjöfart och järnväg (yrkande 5 i denna del).

För att underlätta kombinationen mellan sjöfart och väg, särskilt i storstäder, bör man utreda hur vägfärjor kan avlasta vägarna genom transport av lastbilar. En vägfärja kan ta tre, fyra långtradar, vilket vid en knapp timmes färd kan spara 60 mil vägtransport, hävdar motionärerna. De anser därför att Vägverket bör ges i uppdrag att särskilt utreda denna fråga (yrkande 6 i denna del).

I *motion 2009/10:T297 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp)* efterfrågas åtgärder för att göra det möjligt att överföra godstrafik från väg till båt. Motionärerna motiverar förslaget med klimatförändringarna och nödvändigheten av en radikal minskning av växthusgaserna. De påminner om att bästa sättet att transportera gods ur energisynpunkt är genom sjöfart; därefter kommer i tur och ordning järnväg, väg och flyg. Samtidigt sägs att möjligheterna att utveckla sjöfarten både är stora och kan genomföras relativt snabbt – infrastrukturen finns redan och underhållsbehovet är minimalt jämfört med andra transportslag (yrkande 1).

Härutöver anføres att åtgärder bör vidtas för att säkra och utveckla inre vattenvägar (yrkande 2).

Vidare kräver motionärerna att inre vattenvägar, som Göta älv och Trollhätte kanal samt Vänern och Mälaren, införlivas i EU:s gemenskapslagstiftning som rör inre sjöfart (yrkande 3).

Konkurrensneutralitet mellan transportslagen är också angeläget, framhålls det vidare i motionen (yrkande 4).

Den svenska kustsjöfarten och inlandssjöfarten behöver bättre villkor, anför *Lars Gustafsson (kd)* i *motion 2009/10:T254*. Han begär därför att regeringen ska ta fram ett handlingsprogram i detta syfte. Enligt motionärens mening behövs en helhetssyn på infrastrukturpolitiken, där inrikes sjöfart blir en naturlig del (yrkande 1). Vidare anser han att de svenska sjöarna och farbara vattendragen bör inkluderas i EU:s definition av inre vattenvägar (yrkande 2).

I *motion 2009/10:T437 av Christian Holm (m)* ifrågasätts dagens olika regler för sjöfartsstöd som gäller i EU:s medlemsstater. Han påpekar att man i Sverige valt att begränsa sjöfartsstödet till fartyg som i sin näringsverksamhet utför transporter av gods och passagerare och därmed att utesluta ett antal nischer såsom muddrings- och sjömättningsfartyg. Det är av stor vikt att Sverige bedriver en politik där företagen ges förutsättningar som är likvärdiga med dem som deras internationella konkurrenter har. Motionären befarar att det finns en överhängande risk att svenska företag – i annat fall – av lönsamhetsskäl väljer att flagga ut sina fartyg till andra länder.

I *motion 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v)* anförts att svensk sjöfart inte ska konkurrera genom social dumpning eller undermåligt tonnage utan i stället ska Sverige satsa på kvalitet med moderna, miljöanpassade och effektiva fartyg samt välutbildade besättningar (yrkande 24).

Christer Winbäck m. fl. (fp, m, c, kd) ifrågasätter i *motion 2009/10:T515* det förhållandet att Hamnstrategiutredningen inte pekade ut någon insjöhamn såsom strategisk. Motionärerna påpekar att Vänern har flera stora godshamnar som gör Vänersjöfarten till en viktig transportled. Särskilda satsningar skulle betyda mycket inte bara för regionen utan även för Sverige, är budskapet. Flera förslag till åtgärder framförs, däribland att klassa Vänern som inlandsvattenväg, att sänka lotsavgifterna samt att underhålla Trollhätte kanal så att transporterna till och från Vänern underlättas.

I *motion 2009/10:T324 av Peter Jonsson m.fl. (s)* krävs bättre förutsättningar för Vänersjöfarten. Regeringen måste skyndsamt analysera framtidsutsikterna och behovet av åtgärder på längre sikt för en optimal användning av Vänern; sjöfarten bör gynnas samtidigt som man bör utreda effekterna av det krav på hög vattennivå året runt som sjöfarten ställer i kombination med pågående klimatförändringar på Väners omland.

Bättre förutsättningar för Vänersjöfarten yrkas även i *motion 2009/10:T463 av Peter Jonsson m.fl. (s)*. Sjöfarten är rent allmänt samhällsekonomiskt lönsam genom att den minskar vägslitaget och därmed minskar behovet av nyinvesteringar för att klara tunga transporter. Vänersjöfarten är viktig

såväl av miljöskäl som av regionalpolitiska skäl, anser motionärerna. Den s.k. Väneröverenskommelsen är en god grund för fortsatt utveckling av Vänersjöfarten. Staten och andra intressenter måste nu gå vidare för att med Väneröverenskommelsen som god grund utveckla Vänersjöfarten och hamnarna vid Göta älv för att öka godsvolymerna.

I *motion 2009/10:T326 av Carina Ohlsson m.fl. (s)* framhålls Vänersjöfartens betydelse för utvecklandet av och konkurrenskraften hos olika industrier runt Vänern, inte minst i Värmland. Godsvolymen på Vänern har emellertid sjunkit, samtidigt som godsvolymerna in i och ut ur Väterns omland ökar, anför motionärerna. De understryker att arbetet med att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten brådskar; de statliga och regionalpolitiska transportbidragen måste gynna Vänersjöfarten och dess konkurrenssituation gentemot andra transportslag, framhålls det.

Kompletterande uppgifter

Gällande bestämmelser om sjöfartsstöd

År 2001 infördes ett särskilt sjöfartsstöd som syftar till att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders handelsflottor. Systemet bygger på EU:s riktlinjer om statligt stöd. Enligt förordningen om sjöfartsstöd lämnas stöd till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst, kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Stöd kan lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg som huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Fartygen får inte vara registrerade i något annat register än det svenska. Inga miljörelaterade krav ställs för att erhålla statsstöd.

Inom EU har en revidering av riktlinjerna för statsstöd aviserats till 2011.

Tidigare utredningar

Lotsutredningen

Lotsutredningen lämnade sitt delbetänkande, Lotsa rätt! (SOU 2007:106), i januari 2008. I detta föreslås bl.a. ett antal förändringar i regelverket för lotsning och åtgärder av betydelse för lotsningsverksamheten. I betänkandet berörs även frågan om Vänern och Mälaren, inklusive slussarna i Trollhättan och Södertälje.

Hamnstrategiutredningen

Hamnstrategiutredningen presenterade sitt slutbetänkande Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58) i januari 2007. I betänkandet identifierades hamnar av särskilt strategisk betydelse för det svenska godstransportsystemet, och förslag lades fram om de tio hamnar som skulle ges prioritet i förhållande till övriga när det

gäller statligt finansierad infrastruktur. Vidare lämnades förslag på preciserat ansvar för farledshållning. Konsekvensförslaget för de strategiska hamnarna innefattade också ett sjöpaket och ett landpaket.

Pågående utredningar

Konkurrenskraften för den svenska sjöfartsnäringen

Regeringen har beslutat att tillkalla en särskild utredare för att se över förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Utredaren ska inom ramen för det arbetet belysa riskerna för och konsekvenserna av en ökad utflaggning av fartyg under svensk flagg. I detta sammanhang ska utredaren särskilt fästa vikt vid behovet av att företag som är verksamma i Sverige tillförsäkras säkra och effektiva transporter till och från svenska hamnar samt det långsiktiga behovet av att bibehålla en fortsatt hög kunskap om sjöfart i Sverige.

Utredaren ska, om det bedöms lämpligt, lämna förslag på åtgärder utanför skatteområdet för att stärka konkurrenskraften för fartyg under svensk flagg.

Vidare ska utredaren under utredningsarbetet särskilt beakta regeringens arbete med regelförenkling och föreslå möjliga förenklingar som har identifierats inom ramen för utredningen.

Utredaren ska samråda med berörda branschorganisationer, arbetsmarknadens parter och berörda myndigheter. Såsom utredare har förordnats generaldirektören och chefen för VTI Jonas Bjelfvenstam.

Uppdraget ska redovisas senast den 27 oktober 2010.

Analys och genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar

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

Effektiviserad besiktning av fartyg

Transportstyrelsen har getts i uppdrag att utreda hur klassningssällskapen kan användas för besiktning av fartyg. Syftet är att åstadkomma dels ytterligare regelförenklingar och flexibilitet, dels näringspolitiska förutsättningar för rederier som för fartyg under svensk flagg.

Analys av det maritima klustret

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) gavs den 4 september 2009 i uppdrag att genomföra en analys av de näringspolitiska förutsättningarna för det svenska maritima klustret. Myndigheten ska dessutom beskriva klustrets betydelse för samhällsekonomin och för svensk handel, inklusive exporten. En särskild analys av klustrets styrkor och svagheter ska genomföras. I sammanhanget konstaterade regeringen att endast få genomgripande analyser av sjöfartsklustret, omfattande såväl rederinäringen som därtill kopplade näringar, såsom hamnar, skeppsmäklare, utrustningstillverkare och leverantörer, har gjorts tidigare. Det underlag som tas fram genom detta uppdrag förväntas resultera i kunskaper som ska ligga till grund för att vidta åtgärder och bidra till utvecklingen av de näringspolitiska förutsättningarna för det svenska maritima klustret. Vidare kommer underlaget att utgöra en viktig del i arbetet med att vara en än mer aktiv part i det förestående arbetet med att utveckla åtgärder som ett led i EU:s sjöfartsstrategi. Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2010.

Mindre administration och färre regler

Regeringen arbetar aktivt med regelförenkling för att minska de administrativa kostnaderna för företagen med 25 %. Vid rådsmötet (transportministrarna) den 17 december 2009 togs beslut om en allmän inriktning av EU-direktiv om rapporteringsformaliteter. Detta innebär minskade administrativa procedurer för fartyg som angör hamnar inom EU.

Ökad forskning

I forskningspropositionen (prop. 2008/09:50) föreslog regeringen ökade anslag till forskning. Ett prioriterat område var miljöfrågorna och sjöfartens miljöeffekter.

Den 10 december 2009 beslöt regeringen att tillkalla en utredare med uppdrag att utarbeta en strategi med förslag på bl.a. förbättrad samverkan om forskning och innovation för utveckling mot ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Inriktningen ska vara att få till stånd ett mer effektivt utnyttjande av resurserna för forskning och innovation så att mer av resultaten kommer till praktisk användning inom transportsektorn. Utredningen ska slutredovisas senast den 14 augusti 2010. Såsom utredare har förordnads tekn.dr Jan Nylander, före detta vice vd för Innovationsbron AB.

Bättre förutsättningar för rekrytering

Regeringen har gett Sjöfartsverket i uppdrag att ta fram ett handlingsprogram för stärkta möjligheter att rekrytera kompetent personal till sjöfartssektorn.

Havsplanering i svenska vatten

Regeringen (Miljödepartementet) gav den 20 november 2009 en särskild utredare i uppdrag att lämna förslag till hur en reformerad fysisk planering av merparten av det svenska territorialhavet och den svenska ekonomiska zonen kan utformas och föreslå nödvändiga författningsändringar (dir. 2009:109). Syftet med att införa en ökad samhällelig styrning av dessa havsområden är att med ekosystemansatsen som grund bevara och restaurera de marina ekosystemen samtidigt som havsbaserade verksamheter ska kunna utvecklas även i fortsättningen. Uppdraget ska redovisas senast den 1 december 2010.

EU-medel

Medel inom ramen för TEN-T delades ut i december 2009. Av totalt 510 miljoner euro gick 46 miljoner euro till svenska projekt. Projektet Sjömotorvägar (Motorways of the Sea) mellan Karlskrona och Gdynia har tilldelats över 17 miljoner euro. Stödet ska gå till följande ändamål:

- Alvesta godsterminal
- Kust-till-kustbanan mellan Emmaboda och Karlskrona
- Åtgärder i Karlskrona hamn
- Elanslutningar Stena Line.

Utskottets ställningstagande

Sveriges geografiska läge och stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en viktig roll i det svenska transportsystemet. Mer än 90 % av all import och export går på lastfartyg eller färjor. Samtidigt är sjöfarten i stor utsträckning en internationell näringsgren som styrs av regler och överenskommelser på internationell nivå. Sjöfarten har – i likhet med flertalet andra branscher – mött en sviktande marknad till följd av den internationella finansiella och ekonomiska krisen.

De nu aktuella motionerna ger alla uttryck för ett starkt intresse för sjöfarten som transportslag men också för en oro över utvecklingen under senare tid. I motionerna täcks många aspekter på sjöfarten och dess villkor, alltifrån den svenska sjöfartens konkurrenskraft internationellt till kravet på konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Motionärerna anser att det finns en stor potential för sjöfarten, som borde kunna utnyttjas bättre.

Utskottet vill inledningsvis peka på de satsningar som nu görs på EU-nivå när det gäller sjöfarten. Under 2009 har man inom EU fattat olika beslut om en rad initiativ, såsom Den europeiska sjöfartspolitikens fram till 2018, Ett europeiskt område för sjötransport utan hinder, EU:s havspolitik och Integrerad sjöövervakning.

Vad härefter gäller den svenska sjöfartsnäringsen kan utskottet konstatera att regeringen nyligen har tagit initiativ till ett stort åtgärdspaket som ska resultera i förslag till olika slags insatser för fortsatt utveckling.

Utskottet vill främst hänvisa till bl.a. utredningen om konkurrenskraften för den svenska sjöfartsnäringen. Uppdraget är att beskriva riskerna för och konsekvenserna av en ökad utflaggning av fartyg under svensk flagg. I uppdraget ingår samtidigt att se över förutsättningarna för ett svenskt internationellt sjöfartsregister. Även regelförenklingar och andra åtgärder för fartyg under svensk flagg – med undantag för skatteåtgärder – ska innefattas i utredarens förslag.

Andra uppdrag i regeringens åtgärds paket gäller effektiviserad besiktning av fartyg, analys av det maritima klustret, regelförenkling för minskade administrativa kostnader samt bättre förutsättningar för rekrytering av kompetent personal till sjöfartssektorn.

Med anledning av motionerna om bl.a. Vänersjöfart vill utskottet peka på den utredning som ska ta fram en analys av och i svensk rätt genomföra EU:s regelverk för inre vattenvägar, som även den ingår i åtgärds paketet. Utskottet konstaterar att en sådan lösning möjliggör ekonomiskt stöd från EU. Utskottet instämmer i att insjöhamnar kan ha en viktig funktion för att avlasta ansträngd infrastruktur på land. Vad generellt gäller förslaget om överföring av godstrafik från väg till fartyg, bl.a. genom kustsjöfart, vill utskottet hänvisa till att Sverige driver frågan aktivt inom ramen för EU-samarbetet för att attraktiva transportlösningar ska utvecklas som förmår ta till vara sjöfartens fördelar, t.ex. i konceptet med sjömotorvägar. Detta syftar till att effektivisera transportsystemen inom EU genom utveckling av bl.a. hamninfrastruktur och infrastruktur i anslutning till hamnar från både land- och sjösidan. Utskottet har tidigare uttryckt vikten av att sjömotorvägarna även fortsättningsvis ses som prioriterade initiativ inom ramen för TEN-T.

Även frågan om strategiska hamnar berörs i några av motionerna. Utskottet påminner om att denna fråga behandlades i infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35). Regeringen anmälde att den, efter att ha övervägt vilka konsekvenser och följder ett utpekande av strategiska hamnar skulle kunna få, var av uppfattningen att fördelarna med att inte peka ut strategiska hamnar överväger. Samtidigt underströk regeringen att Hamnstrategiutredningens omfattande och väl genomförda kartläggning av det svenska hamnsystemet och av hamnarnas roll och betydelse i transportkedjan skulle komma att utgöra ett viktigt underlag för kommande åtgärdsplanering. Sålunda ska förbättrad infrastruktur till de hamnar som är mest centrala för det svenska transportsystemet övervägas vid åtgärdsplaneringen. Vidare anförde regeringen att det – för att möjliggöra att den statligt finansierade infrastrukturen till hamnarna, på både land- och sjösidan, utnyttjas än mer rationellt och effektivt – är av yttersta vikt att Vägverket och Banverket tillsammans med Sjöfartsverket i största möjliga omfattning samordnar sina infrastrukturinvesteringar som sker i anslutning till hamnarna. Det är önskvärt att regional enighet kan nås när det gäller statliga infrastruktur-

investeringar i anknötning till hamnarna. Detta bör enligt regeringens bedömning leda till en sammantaget effektivare hamnstruktur och ett bättre utnyttjande av den statliga infrastrukturen.

Sammanfattningsvis finner utskottet att det pågår ett omfattande arbete inom såväl EU som Sverige för att sjöfarten ska utvecklas och stärka sin konkurrenskraft på en internationell marknad och i förhållande till övriga transportslag. Därmed finns det inte någon anledning till åtgärd från riksdagens sida.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T254 av Lars Gustafsson (kd) yrkandena 1 och 2, 2009/10:T297 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkandena 1–4, 2009/10:T306 av Betty Malmberg (m), 2009/10:T324 av Peter Jonsson m.fl. (s), 2009/10:T326 av Carina Ohlsson m.fl. (s), 2009/10:T352 av Staffan Anger (m), 2009/10:T437 av Christian Holm (m), 2009/10:T463 av Peter Jonsson m.fl. (s), 2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 11 i denna del, 2009/10:T515 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd), motion 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 5 i denna del och yrkande 6 i denna del samt 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 24.

Sjöfartsverkets finansiering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna om anslagsfinansiering av Sjöfartsverket med hänvisning till vidtagna och planerade åtgärder till gagn för sjöfarten.

Jämför reservation 2 (v, mp).

Bakgrund

Allmänt om Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är ett affärsverk inom transportsektorn. Verket svarar för sjöfartens säkerhet och framkomlighet. Verkets uppgifter omfattar bl.a.

- lotsning
- farledshållning och inrättande av nya farleder
- sjötrafikinformation
- isbrytning
- sjökartläggning
- sjö- och flygräddning
- sjömansservice.

Verksamheten inriktas huvudsakligen på handelssjöfarten, men hänsyn tas också till fritidsbåttrafikens, fiskets och marinens intressen. Verksamheten finansieras huvudsakligen genom farledsavgifter som tas ut av handelssjöfarten.

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2010 att 143 308 000 kr skulle anvisas under anslaget 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. för 2010. Anslaget är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Vidare ingår kostnader för sjöräddnings- och farledsverksamhet samt vissa övriga kostnader för fritidsbåttrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte ska belasta handelssjöfarten. Anslaget får även användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten. Vidare får medel användas som bidrag till huvudmän som fullt ut övertar ansvar för vissa farleder och kanaler som i dag huvudsakligen nyttjas av fritidsbåtar och nyttotrafik. Bidraget ska exempelvis kunna användas för att kvalitetssäkra farleder genom sjömätning, och att täcka delar av kostnaderna för löpande drift och underhåll samt till sjösäkerhetsanordningar om det finns ett omedelbart behov av sådana nyinvesteringar.

Intäkterna från farledsavgifterna uppgår till omkring 1 miljard kr och från lotsavgifterna till omkring 370 miljoner kr per år.

Motionerna

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* krävs att regeringen utreder villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Motionärerna anser att dagens system missgynnar sjöfarten och att sjöfartens utveckling därmed inte går att styra i förhållande till trafikpolitiska mål. Vidare bör investeringar i sjöfartsinfrastruktur ingå i den strategiska infrastrukturplanering som finansieras av staten och som regering och riksdag beslutar om (yrkande 74).

Även i *motion 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* förordas att Sjöfartsverket på sikt finansieras med anslag enligt samma principer som för väg och järnväg. På så sätt skulle staten ta ett större ansvar för sjöfartens infrastruktur och därmed kunna optimera trafiken ur ett klimatperspektiv. Enligt motionärerna går en sådan ordning hand i hand med ambitionen om ett transportslagsövergripande synsätt. De hävdar att sjöfartens potential inte tas till vara genom dagens system för planering av framtida infrastruktur (yrkande 3).

Samma tema återfinns i *motion 2009/10:T255 av Lars Gustafsson och Lennart Sacrédeus (båda kd)*. I dag får sjöfarten bära en orimligt stor kostnadsbörda jämfört med andra trafikslag, anför motionärerna, och de finner att en förbättrad infrastruktur behövs för att man ska kunna utveckla den svenska sjöfarten. Därför kräver de att statliga medel långsiktigt avsätts för att täcka en del av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur.

I motion 2009/10:T253 av Lars Gustafsson och Lennart Sacrédeus (båda kd) krävs en ny finansieringsform för isbrytarverksamheten. Motionärerna kritiserar det nuvarande systemet med finansiering via farledsavgifter eftersom även sommargående trafik och trafik längs västkusten, som vanligen är isfri, måste betala för isbrytning som den själv inte utnyttjar. Isbrytning är att jämställa med vinterväghållning, anser de, och den bör därför bekostas av allmänna medel.

Utskottets ställningstagande

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen nås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Som restriktion för prisökningar gäller att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex, räknat fr.o.m. 2004. Sjöfartsverket disponerar ca 143 miljoner kr 2010 för ersättning för sjöräddning, fritidsändamål m.m., ca 62 miljoner kronor för ersättning till viss kanaltrafik m.m. och ca 6 miljoner kronor för drift av sjöfartsregistret.

Motioner med syfte att finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet bör överföras till statsbudgeten har behandlats tidigare av riksdagen. Senaste gången, våren 2008, avslog riksdagen ett krav på utredning i ämnet med hänvisning till det då pågående breda och omfattande utredningsarbetet (bet. 2007/08:TU8).

Utskottet erinrar om att införandet av en ny myndighetsstruktur på transportområdet påbörjades den 1 januari 2009 i och med inrättandet av Transportstyrelsen. Verksamheten inom Sjöfartsinspektionen, en avdelning inom Sjöfartsverket, överfördes därvid till den nya myndigheten. Omstruktureringen fortsätter genom att Trafikverket och Trafikanalys inrättas den 1 april 2010. Till Trafikverket förs verksamheterna vid Banverket och Vägverket samt den verksamhet som rör den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom Sjöfartsverket. Enligt utskottets mening kommer myndighetsstrukturen därmed att bli mer ändamålsenlig genom att man bättre kan tillgodose behovet av en transportslagsövergripande ansats, inbegripet även investeringar i sjöfarten.

Som har framgått i det föregående har regeringen nyligen tillsatt en utredning om sjöfartens konkurrenskraft som syftar till presentera förslag som ska stärka svensk sjöfart. Vidare avser regeringen att senare i vår lägga fram en proposition om lotsning. Den kan förväntas vara i huvudsak baserad på de förslag som lades fram av Lotsutredningen i dess betänkande (SOU 2007:106). Utskottet finner sammantaget att de vidtagna och planerade åtgärderna kommer att vara till gagn för sjöfarten och anser därmed att den nuvarande ordningen för Sjöfartsverkets finansiering bör bestå.

Mot den angivna bakgrunden avstyrks motionerna 2009/10:T253 av Lars Gustafsson och Lennart Sacrédeus (båda kd), 2009/10:T255 av Lars Gustafsson och Lennart Sacrédeus (båda kd), 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 74 och 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 3.

Lotsning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna mot bakgrund av bl.a. en proposition om lotsning som är aviserad till maj 2010.

Motionerna

I *motion 2009/10:T352 av Staffan Anger (m)* ifrågasätts Sjöfartsverkets ställning på lotsmarknaden. Kostnaden för lotsning i Mälaren har ökat med 100 % sedan år 2000, anför motionären. Ett skäl anges vara att man där inte accepterar engelska som lotsspråk, vilket man gör i andra farleder. Ett annat skäl är att dispenser från lotsplikten är begränsade. Motionären anser att bl.a. den tekniska utvecklingen med fjärrstyrning av lotsningen bör bejakas.

Betty Malmberg (m) hävdar i *motion 2009/10:T306* att det behövs en översyn av lotsavgifternas konstruktion. Motionären anför att rederiernas och transportköparnas kostnader för den statliga lotsverksamheten har ökat kraftigt under en lång rad år. Detta har, menar motionären, medfört försämrad konkurrenskraft för hamnringen och övrigt näringsliv i Sverige. Även konkurrensneutraliteten mellan de svenska hamnarna rubbas; kustnära hamnar gynnas på bekostnad av inlandshamnar. Systemet med lotsavgifter bör ändras så att det tillgodoser målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem genom att det bidrar till utvecklandet av terminalpunkter i nära anslutning till stora produktions- och konsumtionsområden. Även lotsplikten bör ses över, menar motionären. Mer flexibla krav bör införas, bl.a. mot bakgrund av de möjligheter som ny teknik medger, bl.a. i form av fjärrlotsning.

Kompletterande uppgifter

Lotsning

I Sverige gäller en generell lotsplikt på s.k. inre vatten. Till de större hamnarna i Sverige finns s.k. lotsleder där särskilda lotspliktsgränser gäller. En lotspliktslinje är en gräns där lotsplikten i en lotsled börjar eller slutar. . Lotsdispenser beviljas både för svenskt- och engelskspråkigt befäl. Sjö-

fartsverket har ca 215 lotsar anställda. Sjöfartsverket tillhandahåller lotsning och biträde av lots till fartyg inom svenskt sjöterritorium. I genomsnitt utförs ca 40 000 lotsningar per år.

Den 1 januari 2010 genomförde Sjöfartsverket en generell höjning av lotsningsavgifterna med 10 %. Lotsavgiften består av en beställningsavgift, en lotsningsavgift och reseersättning. Lotsningsavgiften beräknas med utgångspunkt i fartygets bruttodräktighet (dräktighetsklass) och lotsad tid. Beställningsavgifterna och beställningsrabatterna är dock oförändrade.

För lotsning i lotsleder inom Vänerens sjötrafikområde lämnas en rabatt med 65 % på lotsningsavgiften. För fartyg som vid anlop av hamn i Väner tar lots enbart i hela Göta älv/Trollhätte kanal lämnas en extra rabatt med 6 %. För lotsning i lotsleder på sjön Mälaren inom Stockholm-Mälarens sjötrafikområde lämnas en rabatt med 32 %.

Transportstyrelsen ansvarar för regelverket om lotsplikt och utfärdar lotsdispenser, dvs. undantag från lotsplikten. Avgifter för de olika formerna av lotsdispenser finns reglerade i Transportstyrelsens föreskrifter.

Lotsutredningen

Lotsutredningen skulle enligt sina direktiv belysa hur ny teknik kan underlätta och effektivisera lotsarbetet samt förutsättningarna att utveckla lotsning från en central i land. En översyn av vilka krav som ska gälla för att få verka som lots och om det finns anledning att föreslå förändringar i det förfarande som finns i dag för att få lotsdispens ingick också. Även frågan om effekterna av den korssubvention som finns i dag mellan lotsnings- och farledsavgifter skulle analyseras. Slutligen skulle även förslag läggas fram till de författningsändringar som övervägandena gett upphov till.

I delbetänkandet *Lotsa rätt!* (SOU 2007:106), som avlämnades i januari 2008, har sammanfattningsvis följande förslag lagts fram:

- De principiella rättsreglerna för lotsning regleras i en särskild lotslag.
- Grundläggande behörighetskrav för lotsar fastställs i lotslagen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer preciserar behörighetskrav för lotsar samt utfärdar och återkallar behörighetsbevis.
- Lotsens kvalifikationer ska prövas av sjöfartsinspektionen.
- Till böter eller fängelse i högst sex månader ska den kunna dömas som lotsar fartyg eller på annat sätt utför lotsuppgifter på svenskt territorium utan giltigt behörighetsbevis.
- Försvarsmakten ges i uppgift att inventera inom vilka ytterligare områden sekretessen för djupdata kan upphävas för att möjliggöra ett borttagande av kravet på svenskt medborgarskap för lotsar.
- Sjöfartsverket ska ta fram, digitalisera och på Internet publicera standardfärdplaner för viktigare farleder.
- Sjöfartsverket och sjöfartsinspektionen ska inleda en försöksverksamhet med landbaserad lotsning. En oberoende organisation ska följa och utvärdera försöksverksamheten.

- Ett utrustningskriterium ska införas vid bedömning av om lotsplikt ska föreligga.
- Befälhavarens ansvar att tillkalla lots ska författningsregleras.
- Kommunikation föreslås ingå i lagens definition av lotsning.
- Fartyg registrerade i flaggstater på Paris MoU:s svarta lista ska omfattas av lotsplikt.
- Lägre befäl med lotsdispens ska kunna använda sin lotsdispens även om befälhavaren inte har en dispens.
- Giltighetstiden för lotsdispenser ska vara fem år.
- Sjöfartsinspektionen får ett helhetsansvar för examination vid lotsdispenser.
- Sjöfartsinspektionen ges i uppdrag att utforma ett mer flexibelt regelverk för lotsplikt.
- Förenklat dispensförfarande vid färd i korridor med standardiserade färdplaner ska vara möjligt.
- Möjligheten till generell lotsdispens avvecklas.
- Kunskapsuppyggnad ska ske genom utvärdering av lotsningens effekter.

I direktivet ingick även uppdraget att undersöka vilka alternativa organisationsformer för att bedriva lotsning som kan finnas. Genom ett tilläggsdirektiv flyttades organisationsfrågan till slutbetänkandet, samtidigt som uppdraget utvidgades till att omfatta dels en lämplig organisationsform för lotsningsverksamheten, dels en översyn av hela Sjöfartsverkets roll och organisation.

Utskottets ställningstagande

Motioner om lotsning har behandlats av riksdagen ett flertal gånger. Främst har de gällt möjligheterna att effektivisera lotsningsverksamheten men också Sjöfartsverkets ställning på marknaden för lotsningstjänster.

Inledningsvis vill utskottet påminna om den nya teknik som har utvecklats inom sjöfarten. Det gäller bl.a. förutsättningarna att utveckla lotsning från en central i land. Dessa och andra närliggande frågor har också varit föremål för Lotsutredningens överväganden och förslag i delbetänkandet Lotsa rätt! I detta föreslogs bl.a. ett mer riskbaserat system för anlitage av lots. Även de särskilda förhållanden som gäller för bl.a. Mälarsjöfarten togs upp i delbetänkandet. Vid sin behandling våren 2008 av motionsförslag med liknande innehåll som de nu aktuella förslagen sade sig utskottet dela motionärernas uppfattning om Mälarsjöfartens stora betydelse och potential. Vidare såg utskottet positivt på Lotsutredningens förslag om en överenskommelse för sjöfarten på Mälaren motsvarande den s.k. Väneröverenskommelsen. I båda fallen är syftet att främja näringslivets utveckling och öka tillväxten i respektive region. Utskottet framhöll vidare att branschen borde stimuleras att öka transportvolymerna för att förbättra förutsätt-

ningarna för en gynnsam utveckling; även berörda industrier och andra varuägare torde ha behov av godstransporter genom en utvecklad insjöfart med bl.a. förbättrade förutsättningar för sammodalitet.

Utskottet gör samma bedömning med anledning av de nu aktuella motionerna. Regeringen har aviserat en proposition om lotsning till maj 2010. Enligt vad utskottet har erfarit kommer centrala frågor röra marknadstillträde och behovet av lagstiftning på området. Även i den aviserade havsmiljöpropositionen förväntas frågor om lotsning komma att behandlas.

Utskottet utgår från att de här aktuella motionerna kommer att bli i huvudsak tillgodosedda genom de aviserade propositionerna. Mot denna bakgrund finns inte skäl till någon åtgärd, varför utskottet avstyrker motionerna 2009/10:T306 av Betty Malmberg (m) och 2009/10:T352 av Staffan Anger (m).

Bemannings- och utbildningsfrågor inom sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet förutsätter att regeringen även i fortsättningen bedriver ett regelförenklingsarbete på området.

Jämför reservation 3 (v).

Motionerna

I *motion 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v)* krävs att mönstringsplikt för intendenturpersonal återinförs för att garantera en hög sjösäkerhet. Motionärerna anser att mönstringen inte kan ersättas av en hälsundersökning med kontroll enbart av syn och hörsel (yrkande 26).

Enligt vad som sägs i *motion 2009/10:T292 av Annelie Enochson (kd)* behövs förändringar i utbildningen av svenska fartygsbefäl. Motionären anser att det finns svenska särregler som hindrar konkurrens på lika villkor mellan svenska och utländska fartyg. Den svenska indelningen i olika fartområden är inte motiverad från sjösäkerhetssynpunkt, och kravet på praktik bör anpassas efter det fartyg som man vill få praktik på. Därutöver hävdar motionären att det behövs fler behörighetsklasser än de två som nu finns i Sverige. Det svenska behörighetssystemets tre utbildningar bör bringas i överensstämmelse med varandra för att man ska kunna tillgodoräkna sig tidigare inhämtad och godkänd utbildning. Slutligen bör definitionen av passagerare delas in i två kategorier: passagerare i reguljär trafik och passagerare på skol-, tränings- och lägerfartyg.

Kompletterande uppgifter

Gällande regler m.m.

STCW-konventionen

Den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW 95) antogs 1995 av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Genom denna och den tillhörande koden regleras frågor om bemanning av fartyg.

I juni 2010 förväntas en reviderad version av STCW kunna antas vid en diplomatkonferens. Ändringarna rör bl.a. frågan om hur många timmar i sträck som fartygsanställda ska tillåtas arbeta.

2006 års sjöarbetskonvention

För att utvärdera vilka författningsändringar som behöver göras för att Sverige ska kunna ratificera 2006 års sjöarbetskonvention har regeringen tillkallat en särskild utredare. Resultatet av detta arbete presenterades i december 2009 i betänkandet Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95). Ärendet har remitterats.

Behörighetsförordningen

Förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal gäller behörigheter, certifikat och övriga intyg för sjöpersonal. I denna förordning sägs att det i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) finns bestämmelser om rätt att ställa andra krav än dem som anges i behörighetsförordningen.

Fartområden är den fart i vilken ett fartyg används. *Inre fart* anger fart i trafik inom Sverige och utanför kusterna med vissa närmare angivna bestämmelser. *Närfart* anger fart till och från orter vid Östersjön eller farvatten som har förbindelse med Östersjön och vissa närmare angivna bestämmelser. *Europafart* är fart från en punkt N 68 O 14 – Shetlands nordpynt, därifrån västerut till V 11, längs denna longitud över Irlands västkust till N 30, därifrån österut längs denna latitud. *Oceanfart*, slutligen, är all annan fart.

Transportstyrelsen prövar om behörighetsvillkoren är uppfyllda samt utfärdar, efter skriftlig ansökan, behörighetsbevis och certifikat. Efter Transportstyrelsens medgivande får certifikat utfärdas av utbildningsanordnare. För att behörighetsvillkoren ska vara uppfyllda ska minst bestämmelserna STCW 95 vara uppfyllda.

När det gäller utbildning får Transportstyrelsen i enskilda fall besluta att den som, utan att ha den teoretiska utbildning eller praktik som krävs för viss behörighet, har fått en likvärdig utbildning eller praktik ska få behörighetsbevis för denna behörighet. Beslutet får förses med villkor och återkallas när det finns skäl till det. Vidare får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om rätt att tillgodoräkna viss tjänstgöring eller utbildning

såsom praktik för att uppfylla ett behörighetsvillkor. Om det krävs att en sökande ska slutföra en anpassningstid eller genomgå ett lämplighetsprov för att få ett visst behörighetsbevis ska Transportstyrelsen först kontrollera om de kunskaper som den sökande har fått genom sin yrkeserfarenhet är sådana att de helt eller delvis motsvarar de krav som är föreskrivna för den svenska behörigheten. För personal som enbart tjänstgör på fiskefartyg, traditionsfartyg eller fartyg som enbart används i inre fart får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om särskilda behörigheter. Sådana föreskrifter får inte strida mot någon internationell överenskommelse som biträts av Sverige.

Transportstyrelsen får efter ansökan av enskild besluta att ett fartyg ska anses vara ett traditionsfartyg vid tillämpningen av förordningen och de föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen. Vid en sådan prövning ska ett fartyg anses vara traditionsfartyg om

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

All verksamhet som gäller utbildning, kompetensbedömning, certifiering, intyg om erkännande och förnyad giltighet ska övervakas genom ett system för kvalitetsnormer. Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om systemet för kvalitetsnormer.

Fartygssäkerhetsförordningen

Enligt fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) gäller att besättningsmedlemmarna på handelsfartyg, traditionsfartyg och fiskefartyg ska uppfylla de krav på syn och hörsel som anges i Transportstyrelsens föreskrifter meddelade med stöd av förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk.

Mönstringslagen

Ett syfte med mönstring är i första hand att ge underlag för en säkerhetshöjande kontroll av fartygens bemanning. Mönstringslagen (1983:929) kan därmed ses som ett komplement till dels fartygssäkerhetslagen (2003:364), dels de materiella bemanningsreglerna i förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal (behörighetsförordningen). Ytterligare ett syfte är att ge underlag för registrering av sjömannens sjötid, vilket i sin tur ligger till grund för erhållande av olika behörigheter.

Mönstringslagen gäller sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhys av svensk redare. Lagen gäller inte i fråga om fartyg med mindre bruttodräktighet än 20 och fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

Riksdagen antog våren 2007 regeringens förslag om lättnader i mönstringen av intendenturpersonal inom viss sjöfart (prop. 2006/07:31, bet. 2006/07:TU5). Ändringen i mönstringslagen (1983:929) innebar att regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för intendenturpersonal. Vidare får regeringen meddela föreskrifter om vad som ska gälla för sådan personal som undantas.

Uppdrag om åtgärder för ökad rekrytering till sjöfartssektorn

Regeringen har uppdragit åt Sjöfartsverket att tillkalla en särskild expertgrupp med uppgift att verka för ökad rekrytering till sjöfartssektorn. Gruppen ska utarbeta en handlingsplan för hur sektorns – både statens och näringsens – behov av sjöfartskunnig arbetskraft ska tillgodoses genom åtgärder som kan introduceras inom en treårsperiod och sådana som kan vidtas på längre sikt.

I uppdraget anges vidare att det – genom sjöfartsyrkenas speciella karaktär – finns skäl att se över förutsättningarna för intresserade att under en period pröva på olika yrken inom sjöfartssektorn. Exempel på sådana initiativ finns redan i branschen i dag genom samarbetet mellan bl.a. Chalmers tekniska högskola, Sjöfartshögskolan vid Högskolan i Kalmar och Sveriges Redareförening.

En annan viktig åtgärd är att se till att det finns tillräckligt med utbildnings- och praktikplatser ombord på fartyg, så att elever och studenter kan genomföra och avsluta de praktiska delarna av sin utbildning. Expertgruppen bör därför särskilt granska om tillgången på praktikplatser behöver ökas ytterligare.

I och med att fartygstekniken utvecklas, ökar kraven på välutbildade besättningar. Expertgruppen bör därför analysera hur dessa krav ökat och kan förväntas öka framöver.

Utskottets ställningstagande

Sjöfartssektorn är en global verksamhet och dess villkor fastställs i allt större utsträckning genom internationella regelverk och avtal. Särskilt för personal inom sjöfarten får nationsgränserna en allt mindre betydelse. Samtidigt har sjöfartssektorn under senare år präglats av en ökad brist på kvalificerad personal.

Utskottet konstaterar att varken Sverige eller annan part till STCW kan avvika från konventionen. Om det befins att en part har svårigheter med tolkningen ska parten begära tolkningsbesked hos IMO. Utskottet vill samtidigt påminna om att STCW är under revidering.

Vad gäller motionsförslaget om ändrade regler för utbildning främst av fartygsbefäl konstaterar utskottet att en rad regelförenklingar har genomförts under senare tid. I sammanhanget vill utskottet också peka på det uppdrag om åtgärder för ökad rekrytering till sjöfartssektorn som lämnats till Sjöfartsverket och som ska bedrivas av en expertgrupp. Denna ska bestå av företrädare för bl.a. sjöfartsnäringen, utbildningssamordnare, statliga myndigheter, bransch- och intresseorganisationer samt berörda arbets- tagarorganisationer. Utbildningsfrågorna ges en central roll i uppdraget.

När det specifikt gäller frågan om mönstring konstaterar utskottet att detta begrepp omfattar alla de rutiner ombord, på rederikontoret och vid Transportstyrelsen som gäller rapportering och registrering av sjötjänst samt kontroll av sjömäns behörigheter m.m. Syftet med mönstringen är att ge dels service till sjömän och redare, dels underlag för säkerhetshöjande kontroll av fartygens bemanning. Sjömansregistret vid Transportstyrelsen innehåller de uppgifter som rapporterats in från fartygen och behörigheter som utfärdats.

Intendenturpersonal behöver inte mönstras på fartyg i inre fart. Däremot är det ett krav att alla tjänstgörande ombord ska ha läkarintyg eller intyg om syn och hörsel. Detta är resultatet av riksdagens beslut för tre år sedan i syfte att förenkla regelverket. Utskottet finner för sin del inte skäl att återgå till tidigare ordning.

Den ökande efterfrågan på arbetskraft inom sjöfartssektorn har stor betydelse för både sjöfartsnäringens och statliga myndigheters möjlighet att rekrytera kompetent personal för att bedriva och utveckla sin verksamhet på ett tillfredsställande sätt. Enligt utskottets mening bör svenska särregler inom sjöfarten som inte är strikt motiverade från säkerhets- eller miljösynpunkt mönstras ut. Utskottet utgår från att regeringen även fortsättningsvis bedriver ett förenklingsarbete i denna riktning.

Med det nu anförda avstyrks motionerna 2009/10:T292 av Annelie Enochson (kd) och 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 26.

Jämställdhet inom sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Enligt utskottet beaktas frågan om jämställdhet inom sjöfarten i hög grad och med tydligt fokus på att nå uppsatta jämställdhetsmål.

Jämför reservation 4 (v, mp).

Motionen

I *motion 2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v)* krävs att regeringen i sitt regleringsbrev för Sjöfartsverket tydliggör vikten av att jämställdhetsarbetet prioriteras högre (yrkande 14).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill – i likhet med motionären – betona vikten av jämställdhet inom sjöfartssektorn. Mot denna bakgrund hänvisar utskottet till budgetpropositionen för 2010, där regeringen anför att målet är att jämställdhet och mångfald ska integreras på alla nivåer och inom alla verksamheter och befattningar. Sjöfartsverket arbetar aktivt i olika samverkansorganisationer med jämställdhets- och mångfaldsfrågor. Flertalet enheter inom verket har utsett ett jämställdhetsombud. I regleringsbrevet för Sjöfartsverket för budgetåret 2010 sägs under rubriken Organisationsstyrning att i Sjöfartsverkets ledningsgrupp ska inget kön ha en representation som understiger 40 %. Sjöfartsverket ska redovisa arbetet med att uppnå jämn könsfördelning internt samt könsfördelningen i de egna ledningsgrupperna.

Utskottet konstaterar att till ny generaldirektör och chef för Sjöfartsverket förordnades den 21 december 2009 Ann-Catrine Zetterdahl. Vidare kan redovisas att Sjöfartsverkets personal består av 78 % män och 22 % kvinnor. Arbetet kvarstår när det gäller att öka antalet kvinnor i kategorierna för lednings- och kärnkompetens och i befattningar där kvinnor är i minoritet, t.ex. såsom lotsar, båtmän och tekniker.

Som har redovisats i det föregående har regeringen uppdragit åt Sjöfartsverket att utarbeta en handlingsplan för rekrytering inom sjöfartsnäringen. Utgångspunkten i detta arbete bör vara att sjöfartyrken till sjöss och på land ska vara attraktiva för både kvinnor och män. Resultatet ska redovisas i mars 2010.

Sammanfattningsvis finner utskottet att frågan om jämställdhet inom sjöfartssektorn i hög grad beaktas och att arbetet drivs på bred front och med tydligt fokus på att nå uppsatta jämställdhetsmål.

Mot bakgrund av vad nu har sagts finner utskottet att någon åtgärd från riksdagens sida inte är befogad. Motion 2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 14 avstyrks därmed.

Allmänt om sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Det hänvisas till det omfattande utvecklings- och beredningsarbete som syftar till ytterligare insatser för att främja sjöfarten som ett miljömässigt och trafiksäkert transportmedel.

Jämför reservation 5 (s, v, mp).

Motionerna

I motion 2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) hänvisas till vad som betecknas som den gröna sjöfarten (yrkande 11 i denna del).

I motion 2009/10: MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) hävdas att ökade miljökrav bör ställas på sjöfartsnäringen. Man vill ytterligare skärpa kraven i den PSSA-klassade Östersjön. Bland annat sägs att trafiksepareringen bör läggas utanför områdena. Enligt motionärernas mening kan den svenska regeringen – med stöd av PSSA-klassningen – ställa betydligt tuffare miljökrav, såväl på sjötransporterna i sig som på fraktköparna. Särskilt när det gäller fraktköparna bör man införa ett system med miljöindexering av fartyg. Utgångspunkten är ett nytt sätt att arbeta med sjöfarten, ”Clean Ship”, som går ut på att minimera all negativ miljöpåverkan som ett fartyg kan medföra under hela dess livscykel. Vidare krävs att regeringen ökar takten i Östersjöarbetet (gäller utsläpp av toalettavfall m.m.). Det är miljöministerns ansvar att nationella handlingsplaner för Östersjöns miljö finns färdiga inför Helcoms ministermöte i Moskva våren 2010 (yrkande 12).

I motion 2009/10: T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) krävs att rederierna – för att få sjöfartsstöd – ska införa bästa möjliga miljöteknik på sina fartyg inom en rimlig tidsrymd. Kravet bör genomföras med tanke på sjöfartens behov av långsiktiga förutsättningar. Motionärerna påminner om att detta var ett förslag som presenterades i Klimatberedningens betänkande (yrkande 10).

Kompletterande uppgifter

Tredje sjösäkerhetspaketet

För att stärka sjösäkerheten i europeiska farvatten presenterade kommissionen hösten 2005 det s.k. tredje sjösäkerhetspaketet som innehåller förslag till åtta olika rättsakter, nämligen flaggstatsdirektivet, klassdirektivet, klassförordningen, övervakningsdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, olycksutredningsdirektivet, förordningen om transportörens ansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och på inre vattenvägar (passagerarförordningen) samt direktivet om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter (ansvarsdirektivet). Det tredje sjösäkerhetspaketet antogs av rådet den 26 februari 2009 och av Europaparlamentet den 11 mars 2009.

Utredningen Tredje sjösäkerhetspaketet överlämnade i november 2009 sitt delbetänkande Tredje sjösäkerhetspaketet – Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90). Utredningens uppdrag var bl.a. att föreslå hur fem EU-direktiv på sjösäkerhetsområdet bör genomföras i svensk rätt; i delbetänkandet behandlas således tre av dessa fem. Enligt utredningen kan direktiven i huvudsak införlivas i svensk rätt genom ändringar i myndighetsföreskrifter. På ett antal områden föreslås dock ändringar i lag och förordning. Utredningens slutbetänkande kommer i huvudsak att innehålla förslag till hur olycksutredningsdirektivet och klassdirektivet ska införlivas i svensk rätt; det ska redovisas senast den 31 mars 2010.

När det gäller direktivet om hamnstatskontroll föreslås ett utökat bemyndigande till Transportstyrelsen. För övervakningsdirektivet föreslås att Transportstyrelsen utses som behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans. Sjöfartsverket föreslås även fortsatt vara ansvarig myndighet i Sverige för SafeSeaNet, gemenskapens system för informationsutbyte för sjötrafiken. I flaggstatsdirektivet uppställs krav på s.k. flaggstatsrevision, och utredningen föreslår att Transportstyrelsens sjöfartsavdelnings verksamhet, genom vilken Sveriges skyldigheter som flaggstat fullgörs, ska vara underkastad ett certifierat kvalitetsledningssystem.

Utredningens slutbetänkande kommer i huvudsak att innehålla förslag till hur olycksutredningsdirektivet och klassdirektivet ska införlivas i svensk rätt; det ska redovisas senast den 31 mars 2010.

Olika miljöprogram för sjöfarten

Begreppet ”*Clean Ship*” har lyfts fram som ett övergripande tema inom Nordsjökonferensen. Det innebär att man ska försöka minimera all negativ miljöpåverkan som ett fartyg kan medföra under hela sin livscykel. Från svenskt håll anser man att IMO ska arbeta med frågan, när det gäller både ökad användning av ekonomiska styrmedel och skärpta normer för att på ett effektivt sätt främja miljövänlig sjöfart.

”*Eco ship*” är ett multidisciplinärt maritimt kompetens- och forskningscentrum som bildats på initiativ av Chalmers, Handelshögskolan i Göteborg och Sveriges Redarförening inom ramen för Lighthouse. Målet är att bidra till att göra sjöfarten effektivare, säkrare och miljömässigt hållbar. Forskningen inom *Eco ship* finns i dag inom tre huvudområden: resursanvändning, miljöpåverkan och organisatoriska aspekter. Inom alla områden är systemperspektivet viktigt för att sätta olika möjliga åtgärder i ett sammanhang och göra jämförelser mellan olika tekniker, organisering etc. Bland aktuella frågor inom respektive område kan följande nämnas:

Resursanvändning

- Potential för energieffektivisering
- Energikällor – bränsleval – bränslen ur ett livscykelperspektiv
- Energieffektiv design

Miljöpåverkan

- Identifiera och kvantifiera källor
- Utvärdera effekter av reningsåtgärder, teknikförändring och byte av energikälla – relaterat till emissioner till luft respektive vatten

Organisatoriska aspekter

- Policy, lagstiftning, organisation och managementverktyg
- Logistik

Sjöfartens andel av koldioxidutsläpp har aktualiserats först under senare tid. Det har konstaterats att sjöfarten i dag svarar för 11 % av Sveriges koldioxidutsläpp. Ett sätt att söka åstadkomma s.k. klimatsmart sjöfart är att förbättra fartygen genom bränslesnålare motorer, effektivare propellrar och smartare utformning av skroven. Även på bränslesidan finns möjligheter genom övergång till bibränslen. Likaså är förbättrad logistik ett viktigt medel för att minska bl.a. koldioxidutsläppen från sjöfarten.

Utskottets ställningstagande

I det föregående har utskottet lämnat en redovisning för genomförda, planerade och pågående åtgärder för en ökad miljöanpassning av sjöfarten. Utskottet kan vidare tillägga att Sverige har återvalts att ingå i IMO:s råd. Detta innebär goda förutsättningar att fortsatt driva arbetet vidare med ökad sjösäkerhet och skydd av den marina miljön och underlätta för sjöfartsnäringen genom skapandet av entydiga regler. I den aviserade havsmiljöpropositionen kommer även vissa frågor om sjöfartens miljöpåverkan att behandlas, i första hand kopplade till åtaganden inom Helcoms aktionsplan för Östersjön (BSAP).

Utskottet kan därmed konstatera att ett omfattande utvecklings- och beredningsarbete pågår inom området som syftar till ytterligare insatser för att främja sjöfarten som ett miljömässigt och trafiksäkert transportmedel. Utskottet ser ingen anledning att föregripa detta arbete med anledning av nu aktuella motionsförslag.

Med hänvisning till vad utskottet nu har anfört avstyrks motionerna 2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 11 i denna del, 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 10 och 2009/10: MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 12.

Miljödifferenterade avgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet delar motionärernas uppfattning att ekonomiska styrmedel kan vara viktiga för att styra utvecklingen mot ett hållbart transportsystem. Hänvisning görs till pågående beredningsarbete om att inlemma transportsektorn i handelssystemet med utsläppsrätter.

Jämför reservation 6 (v, mp).

Bakgrund

Miljödifferenterade farledsavgifter

Sverige införde 1998 som första land i världen miljödifferenterade farledsavgifter. Målet var att minska sjöfartens utsläpp av svavel- och kväveoxider med 75 % till i början av 2000-talet. Initiativet togs av Sjöfartsverket, Sveriges Hamnar och Sveriges Redareförening.

Farledsavgiften är tvådelad där den ena delen tas ut på fartygets bruttodräktighet och den andra på lastat och lossat gods. För inrikes trafik tas den godsbaserade avgiften ut endast för lastat gods. Antalet anlöp som avgiftsbeläggs är för den bruttobaserade delen av farledsavgiften maximalt fem respektive två per kalendermånad för passagerarfartyg respektive övriga fartyg. Den godsbaserade avgiften tas ut med 3:05 kr per ton gods och med 0:80 kr för s.k. lågvärdigt gods. Gods som är att betrakta som lågvärdigt framgår av bilaga till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2008:5) om farledsavgift.

I systemet med farledsavgifter finns ett ekonomiskt incitament i form av rabatter. Det går ut på att åstadkomma minskade utsläpp av svavel- och kväveoxider. En omläggning av systemet med farledsavgifter genomfördes 2005 för att avgiftsstrukturen bättre skulle återspegla trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och samtidigt öka de ekonomiska incitamenten för att genomföra miljöförbättrande åtgärder i fartygen. En ytterligare skärpning av miljödifferenteringen i systemet genomfördes den 1 april 2008.

För fartyg som enbart använder bunkerolja med en svavelhalt som inte överstiger 0,5 viktprocent ges rabatt med 0:50 kr på svavelavgiften, som i normalfallet uppgår till 0:70 kr. Fartyg med svavelhalt som underskrider 0,2 viktprocent är befriade från svavelavgift.

Fartyg som installerat utrustning för reduktion av utsläppen av kväveoxid erhåller en rabatt på den bruttodräktighetsbaserade farledsavgiften. Denna ges enligt en linjär skala som startar vid en utsläppsnivå om 10 g/kWh och går ned till under 0,4 g/kWh där fartyg är helt befriade från bruttodräktighetsbaserad farledsavgift.

Miljödifferenterade hamnavgifter

Även flertalet av de svenska hamnarna har infört miljödifferenterade hamnavgifter. De är baserade på relevanta certifikat m.m. för mängden utsläpp av kväve- respektive svaveloxider som utfärdas av Sjöfartsverket samt på fartygets konstruktion med avseende på förekomst av dubbelskrov och segererade ballasttankar.

Motionerna

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* sägs att dagens farledsavgifter är exempel på ett bra styrmedel eftersom de är miljödifferenterade. Men motionärerna anser att regeringen bör se över farledsavgifterna så att de blir mer miljöträffsäkra (yrkande 80).

Vidare bör regeringen ta fram ett förslag som baseras på att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan (yrkande 81).

I *motion 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* förespråkas en klimattdifferentiering av farledsavgifterna, såsom Klimatberedningen hade förespråkat i sitt betänkande. Motionärerna anser att farledsavgifter är ett effektivt ekonomiskt styrmedel för att premiera dem som sköter sig och låta dem som sköter sig mindre bra delvis betala för den förorening som de ger upphov till (yrkande 9).

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning att ekonomiska styrmedel kan vara viktiga för att styra utvecklingen mot ett hållbart transportsystem. Systemet med miljödifferenterade avgifter har också gett resultat inom sjöfarten. Sålunda har t.ex. omkring 40 % av alla fartyg som anlöper Sverige svavelreduktionsintyg.

Vad gäller frågan om en differentiering även med avseende på koldioxidutsläpp vill utskottet hänvisa till det beredningsarbete som pågår om frågan om att inlemma transportsektorn i systemet med handel med utsläppsrätter. När det gäller hamnavgifter konstaterar utskottet att detta system inte omfattas av någon statlig reglering. Flertalet hamnar har dock, som utskottet redovisat, miljödifferenterade hamnavgifter. Utskottet förutsätter att strävan att utveckla miljödifferenterade avgiftssystem även framgent kommer att bli ett viktigt inslag i hamnarnas avgiftssättning.

Med hänvisning till vad som anförts i det föregående avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 80 och 81 samt 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 9.

Utsläpp av svavel- och kväveoxider m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet anser att man inom IMO kommit en bra bit på väg när det gäller att begränsa sjöfartens utsläpp till luft av skadliga ämnen. Samtidigt betonas vikten av åtgärder för att skapa likvärdiga konkurrensvillkor för bl.a. svensk sjöfart.

Jämför reservation 7 (s, v, mp).

Motionerna

Karin Svensson Smith m.fl. (mp) kräver i *motion 2009/10:T532* att Sverige driver frågan om att IMO ska utforma en strategi för att minska klimatpåverkan från sjöfarten. Motionärerna anser att det inte räcker med ett

enskilt styrmedel utan att det krävs en sammanhållen strategi för att utvecklingen mot mer energieffektiva och smarta lösningar ska kunna påskyndas. Både lång- och kortsiktiga styrmedel behövs, däribland regleringar, tekniska åtgärder och ekonomiska incitament (yrkande 2).

I motionen förordas också att Sverige driver frågan om att utöka Östersjöns och Nordsjöns svavelkontrollområden till att även innefatta kväve och partiklar (yrkande 12).

Sverige bör också vara pådrivande för att hela Europas vatten ska bli utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar (yrkande 13).

Vidare bör Sverige driva på i IMO för att alla vatten på längre sikt ska omfattas av regelverket om utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar (yrkande 14).

I *motion 2009/10:T318 av Anders Hansson (m)* sägs att möjligheten att införa krav på katalytisk avgasrening på fartyg i färjetrafik till och från svenska hamnar behöver utredas. De invånare som bor nära hamnarna betalar ett högt pris i form av dålig luft och försämrad hälsa, menar motionären.

Elanslutning av fartyg som ligger i hamn bör göras till standard, anför *Birgitta Eriksson m.fl. (s, v, mp)* i *motion 2009/10:T330* (yrkande 1). Dessutom finns ett behov av incitament för fartygsoperatörerna att vilja investera så att fartygen kan ansluta till el i hamnen. Genomförande av de föreslagna åtgärderna skulle löna sig både för klimatet och för människors hälsa i hamnstäderna, är innebörden (yrkande 2).

Kompletterande uppgifter

Svaveloxider

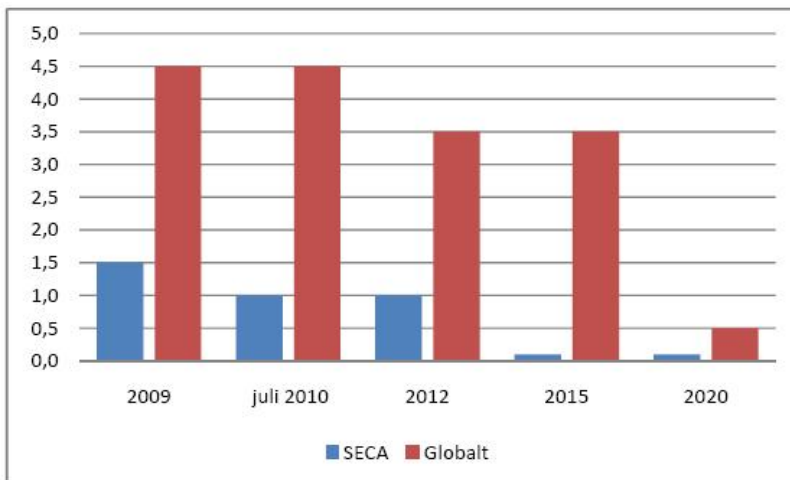
Kraven om svavelhalt i bunkerolja är reglerat i Marpol, Annex VI, som har genomförts i svensk rätt genom SJÖFS 2007:15. IMO beslutade i oktober 2008 om skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle. De nya reglerna innebär att gränsvärdet för svavel i tre områden, Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen – det s.k. SECA-området (SO_x Emission Control Areas) – sänks till 0,1 viktprocent 2015. Globalt sänks nivån till 0,5 viktprocent 2020 eller – beroende på tillgång – senast 2025.

Bestämmelser finns även i direktiv 1999/32/EG, genomfört i svensk rätt genom svavelförordningen (1998:946).

- Inom svenskt sjöterritorium, eller territorialhavet i annan EU-medlemsstat som har införlivat direktivet, får svavelgränsen för marin gasolja (MGO) inte överstiga 0,10 %.
- Inom SECA-området får svavelgränsen för all bunkerolja inte överstiga 1,50 %.
- På övriga vattenområden får svavelgränsen för all bunkerolja inte överstiga 4,5 %.

Även ett förbud mot försäljning av bunker med för hög svavelhalt kommer att införas 2015.

Diagram: Införandet av svavelgränser inom sjöfarten i SECA respektive globalt



Källa: Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket deltog i slutförandet av och beslutet om revidering av Annex VI om utsläpp till luft i IMO:s konvention Marpol 73/78. Beredningen föregicks av samråd med berörda organ inom sjöfarten.

Regeringen uppdrog i april 2009 åt Sjöfartsverket att utreda bl.a. konsekvenserna för svenskt näringsliv av IMO:s nya regler för svavelhalt i marint bränsle och fartygs utsläpp av kväveoxider. Resultatet redovisades i oktober 2009. Sammanfattningsvis indikerar Sjöfartsverkets studie bl.a. en ökning av bränslekostnaderna med 50–55 % 2015 vid oförändrat råoljepris. För fartyg som i huvudsak trafikerar inom SECA kan ökningen av bränslekostnaden uppgå till ca 70 %. Den ökade kostnaden för de fartyg som anlöpt svenska hamnar under 2008 har beräknats till 15 miljarder kronor 2015. Svavelutsläppen minskar samtidigt med 79 500 ton, motsvarande en samhällsnytta om 4 miljarder kronor. Exemplet visar att bunker kostnaden utgör mellan 40 och 50 % av den totala kostnaden för att driva ett fartyg. Utslaget på transporterat gods beräknas kostnadsökningen till mellan 20 och 100 kr/ton; differenserna beror på skillnader i transportupplägg, fartygsstorlek, fyllnadsgrad och förekomst av returlaster. För passagerarfartyg i trafik mellan Stockholm och Åbo som i dag använder bränsle med en svavelhalt under 0,5 viktprocent har merkostnaden beräknats till 20:50 kr per passagerare. Utsläppen av svavel minskar med drygt 110 ton, motsvarande en samhällsekonomisk nytta om 5,5 miljoner kronor. Utöver minskade utsläpp av svavel tillkommer nyttan av minskade partikel-emissioner med ca 80–85 %.

Sjöfartsverket ser vissa svårigheter med att överföra den ökade kostnaden på transportköparna genom höjda priser, då den svenska industrin konkurrerar på en global marknad med skilda krav på svavelinnehåll i bunkeroljan i olika delar av världen. Enligt verket visar detta på behovet av att på hög nivå driva frågan om att inrätta nya kontrollområden utanför SECA och föreslagna ECA. I rapporten lämnas en provkarta på tänkbara åtgärder för att lindra effekterna av IMO:s beslut såsom risken för överflyttning av gods från sjöfart till järnväg och väg.

EU

EU-kommissionen utfärdade den 21 december 2009 en rekommendation om lättnader i införandet av EG-direktiv 2005/33. Denna rekommendation är riktad till EU-medlemsstaternas regeringar och innebär en möjlighet för länderna att inte verkställa kravet på 0,10 viktprocent svavel i hamn under en övergångsperiod. Då regeln om 0,10 viktprocent svavel i hamn är införlivad i Sverige genom förordningen (1998:946) om svavelhaltiga bränslen, måste en sådan lättnad införas genom en förordningsändring för att vara giltig.

Den svenska regeringen har inte beslutat att ianspråkta denna möjlighet och förordningen har inte heller ändrats. Kravet om 0,1 viktprocent svavel i svenska hamnar gäller därför fr.o.m. den 1 januari 2010. Transportstyrelsen har i egenskap av tillsynsmyndighet i uppgift att se till att gällande bestämmelser efterlevs, och styrelsen är skyldig att anmäla varje misstanke om överträdelse till polismyndighet eller åklagare.

Landansluten el

Även när fartyg ligger vid kaj krävs försörjning med energi för olika ändamål. Normalt sker detta genom fartygets hjälpmotorer. Genom att fartyget i stället ansluts till en elanläggning kan hjälpmotorerna stängas av. Härigenom minskas såväl avgasutsläppen som bullret från fartyget, särskilt i närområdet. Behovet av effekt är stort. Sverige verkar inom IMO för en gemensam internationell standard för fartyg när det gäller elsystemens spänning, frekvens, antal ledare och kontaktdonens utformning. Landanslutning kräver investeringar från både hamnens och rederiets sida samtidigt som tekniken ännu inte är helt utvecklad. Systemet med landansluten el passar bäst för fartyg i linjetrafik, färjor som anlöper en hamn frekvent och fartyg som ligger längre tid vid kaj.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att sjöfarten har förutsättningar att utgöra ett effektivt och miljövänligt transportslag. Ett fartyg förbrukar betydligt mindre energi än en lastbil och även mindre än ett tåg. Samtidigt har sjöfarten potential

(1994:1776) om skatt på energi. En proposition är aviserad till den 23 mars 2010 och ändringarna avses träda i kraft den 1 juli 2010. En förutsättning är att Sverige medges undantag från reglerna i energiskattedirektivet.

Inom ramen för IMO förs diskussioner om olika ekonomiska styrmedel såsom skatt och handelssystem. Därutöver pågår arbete med t.ex. olika index för olika fartygstyper.

Såvitt gäller frågan om utsläpp av *koldioxid* och andra växthusgaser från sjöfarten kan utskottet konstatera att frågan först under senare år har uppmärksammats i tillräcklig utsträckning.

I ett projekt finansierat av Energimyndigheten pågår sedan februari 2009 forskning om drivkrafter och barriärer för energieffektivisering i sjöfarten, och hur dessa skulle kunna överbryggas via genomförandet av energiledningssystem.

IMO erkänner numera det stora behovet av att kontrollera utsläpp av sådana gaser från sjöfarten globalt sett. IMO har genomfört olika studier, t.ex. den andra IMO Green House Gases Study 2009, i vilken en avsevärd potential för minskning av växthusgaserna identifieras, både genom tekniska åtgärder och driften i sig. Man räknar med en ökad effektivitet och minskade utsläpp på mellan 25 och 75 % under nuvarande nivåer. I juli 2009 presenterade IMO:s miljöskyddskommitté ett paket med åtgärder, såväl för nybyggda som existerande fartyg. Enligt IMO måste sådana åtgärder emellertid kompletteras med marknadsbaserade mekanismer. Frågorna kommer att behandlas vidare i kommitténs möte våren 2010.

Utskottet anser att man inom IMO kommit en bra bit på väg när det gäller att begränsa sjöfartens utsläpp till luft av skadliga ämnen. Utskottet utgår från att Sverige – såsom ett föregångsland när det gäller kvalitetssjöfart – alltjämt är drivande i IMO och EU när det gäller hithörande frågor. Samtidigt vill utskottet peka på de farhågor som Sjöfartsverket förde fram i sin konsekvensanalys om avsevärt ökade kostnader för transporter till sjöss och om riskerna för överflyttning av godstransporter till järnväg eller väg. Enligt utskottets mening är det angeläget att, såsom Sjöfartsverket betonat, nya kontrollområden utanför SECA och föreslagna ECA inrättas för att på så sätt skapa likvärdiga konkurrensvillkor för bl.a. svensk sjöfart och sjöfart på Sverige. Även andra åtgärder för att lindra effekterna av IMO:s beslut bör övervägas. Det är viktigt för den regionala utvecklingen att konkurrenskraftiga förutsättningar tryggas. I sammanhanget vill utskottet också erinra om Europeiska kommissionens utredningar rörande IMO-reglernas konsekvenser i olika avseenden som pågår. I samband med arbetet med den framtida europeiska transportpolitiken har vidare regeringen i en skrivelse till kommissionen i oktober 2009 betonat vikten av att det inte ska finnas någon skillnad mellan de krav som ställs i norra Europa och de som ställs i övriga Europa.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T318 av Anders Hansson (m), 2009/10:T330 av Birgitta Eriksson m.fl. (s, v, mp) yrkandena 1 och 2 samt 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 2, 12, 13 och 14.

Utsläpp av olja

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet ser positivt på det internationella arbete som pågår inom området.

Jämför reservation 8 (v, mp).

Motionen

Enligt vad som anføres i *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* bör Sverige aktivt driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp ska höjas kraftigt. Motionärerna anser att reglerna om bl.a. krav på dubbelskrov skulle kunna förstärkas på en rad områden (yrkande 70).

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av att förhindra utsläpp till vatten av olja och andra farliga ämnen. Utskottet ser därför positivt på det internationella arbete som pågår inom området. Vidare kan hänvisas till att förslag om hur det tredje sjösäkerhetspaketet ska genomföras i svensk rätt nyligen har presenterats i en offentlig utredning, och en proposition är aviserad till maj 2010.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 70.

Sjöfart i Östersjöområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet åberopar den aviserade propositionen om genomförande av det tredje sjösäkerhetspaketet och den verksamhet som bedrivs inom bl.a. EU och Helcom för skyddet av Östersjön.

Jämför reservation 9 (s, v, mp).

Motionerna

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* kräver man att Sverige ska verka för att PSSA-reglerna utvidgas så att det är möjligt att med bindande regler även reglera fartygens utformning, konstruktion, utrustning och bemanning (yrkande 71).

Vidare bör Sverige agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området (yrkande 72).

I *motion 2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s)* påminner man om att det var den socialdemokratiska regeringen som bidrog till att få Östersjön klassad som ett PSSA med tilläggsåtgärder. Nu begär motionärerna att kraven i dessa områden skärps ytterligare. Med stöd av PSSA-klassningen borde den svenska regeringen kunna ställa betydligt mycket tuffare miljökrav såväl på sjötransporterna i sig som på fraktköparna (yrkande 13).

I *motion 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* redovisas att Internationella transportarbetarefederationen (ITF) arbetar för att minska s.k. bekvämlighetsflagg. Motionärerna anser att Sverige bör verka för att krav på att ITF-avtal ska vara ett villkor för att angöra hamnar i hela Östersjön som en åtgärd inom ramen för PSSA inom IMO (yrkande 11).

Kompletterande uppgifter

PSSA-klassning

Allmänt om PSSA-klassning

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har – med stöd av resolution A. 927 jämte ett vägledningsdokument – rätt att besluta att klassificera ett havsområde som ett särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) efter ansökan av berörda stater. Klassificeringen innebär att de stater som har jurisdiktion över området (kuststaterna) kan ställa specifika krav på trafiken i detta.

Tre villkor finns för att ett havsområde ska kunna klassas som särskilt känsligt:

- Särskilda oceanografiska förhållanden kräver skydd (t.ex. avseende vat-
tencirkulation).
- Havsområdet är bevisligen av ekologisk, social, kulturell, ekonomisk
eller vetenskaplig betydelse.
- Internationell sjöfart kan skada havsområdet.

Som ett första steg fattar IMO ett principbeslut om att berört havsområde ska vara ett PSSA. Inom två år från principbeslutet ska ansökarstaterna lämna in en ansökan om de PSSA-anknutna skyddsåtgärder (Associated Protective Measures) som de önskar vidta. Det rör sig om följande slag av åtgärder:

- sjötrafikledning
- rapporteringsplikt
- regler för utsläpp
- ruttplanering
- lotsplikt
- områden där fartygstrafik bör undvikas.

Krav på fartygs utformning, konstruktion, utrustning eller bemanning omfattas däremot inte. Även nya åtgärder är teoretiskt sett möjliga att föra in i IMO:s riktlinjer (förutsatt att de faller inom IMO:s kompetens) – men också sådana åtgärder som är möjliga enligt den internationella havsrättskonventionen (Unclos) och som avser den exklusiva ekonomiska zonen. Bestämmelserna i Unclos om rätten till s.k. oskadlig genomfart ska dock alltid gälla.

Det finns ingen gräns för hur många skyddsåtgärder som ansökarländerna kan begära; förutsättningen är enbart att de är inom ramen för gällande regelverk.

PSSA-klassningen av Östersjön

I december 2003 lämnade åtta av de nio stater som är parter i Helcom in en ansökan om klassificering av Östersjön som PSSA till IMO. Genom sin miljökommitté (MEPC) beslutade IMO den 2 april 2004 om ett principgodkännande av ansökan. Området avser hela Östersjön med undantag för de ryska delarna (dvs. utanför Sankt Petersburg och Kaliningrad).

Regeringen uppdrog i juli 2004 åt Sjöfartsverket att i samråd med Kustbevakningen och Naturvårdsverket dels utarbeta förslag till PSSA-anknutna skyddsåtgärder, dels verka för att Östersjön senast i mars 2006 kunde bli slutligt klassad som ett särskilt känsligt havsområde. Den slutliga klassningen beslutades 2005.

I den ansökan om PSSA-anknutna skyddsåtgärder som inlämnades i mars 2005 föreslogs bl.a. trafikseparering söder om Gotland och i Bornholmshavet, en ny rekommenderad djupvattenled samt vissa områden där fartygstrafik bör undvikas, nämligen Hoburgs bank och Midsjöbankarna. Reglerna om skyddsåtgärder trädde i kraft den 1 juli 2006.

Regeringens utvärdering av PSSA-åtgärderna

Regeringen uppdrog åt Sjöfartsverket att i samråd med Naturvårdsverket utvärdera effekterna av de antagna skyddsåtgärderna kopplade till PSSA-klassningen av Östersjöområdet. Resultatet av utredningsuppdraget, som utarbetats av sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket, överlämnades till Näringsdepartementet den 7 mars 2007. Härfter har en kompletterande utvärdering genomförts, som överlämnades till regeringen den 27 september 2007.

Miljö- och jordbruksutskottets uppföljning på havsmiljöområdet

Miljö- och jordbruksutskottet lät hösten 2008 genomföra en uppföljning av statens insatser inom havsmiljöområdet (Rapporter från riksdagen 2008/09: RFR3). När det gäller frågan om PSSA sägs bl.a. följande i rapporten.

Enligt uppgift avser Sjöfartsverket att kontrollera vilka fartyg som bryter mot bestämmelsen och rapportera det till deras flaggstater. De skyddsåtgärder som har införts är enligt Sjöfartsverket tvingande för tredjelands fartyg. Ryssland har dock undantagits från beslutet, vilket innebär att ryska områden inte omfattas av PSSA-klassificeringen, men enligt uppgift från Sjöfartsverket har Ryssland antagit de trafikreglerande åtgärderna. Verket påpekar dessutom att det är svårt att i praktiken inte följa reglerna.

En av de vidtagna PSSA-åtgärderna är trafikseparering vid Hoburgs bank. De flesta fartyg som ska in i Finska viken går förbi detta område, som även är ett Natura 2000-område och ett område som bör undvikas (area to be avoided), med undantag för de stora djupgående fartygen. I området är trafiken delad (enkelriktad) och en del går enligt Sjöfartsverket rakt genom Natura 2000-området. Sjöfartsverket har i samråd med Naturvårdsverket utvärderat effekterna av de skyddsåtgärder som har kopplats till IMO:s klassning av Östersjöområdet som särskilt känsligt havsområde, PSSA. Utvärderingen tyder på att de i stort har haft avsedd effekt, även om åtgärderna bara hade gällt under omkring ett år när den första utvärderingen gjordes. Ett exempel var att antalet fartyg som inte följer rekommendationen att undvika Hoburgs bank och Norra Midsjöbanken verkade ha minskat andra halvåret 2006.

I uppföljningen har några aktörer pekat på att fler konkreta åtgärder behövs med anledning av att Östersjön har pekats ut som ett särskilt känsligt havsområde. Exempelvis Världsnaturfonden har fört fram att fartygsrutter bör dras om för att skydda känsliga områden. Sjöfartsverket konstaterar att utpekandet av Östersjön som ett PSSA-område ger bättre möjlighet att införa långtgående åtgärder och att detta arbete sker inom IMO. I uppföljningen uppger Sjöfartsverkets tjänstemän att Naturvårdsverket vill få bort all trafik från Hoburgs bankar, men att sjöfartsinspektionen menar att det är svårt och att trafiksepareringen bör räcka som åtgärd. I uppföljningen uppger de intervjuade tjänstemännen att det är svårt att sja om hur denna fråga kommer att utvecklas inom bl.a. IMO.

Helcoms handlingsplan för Östersjön (BSAP)

I november 2007 antogs vid ett ministerrådsmöte i Helcom en handlingsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan, BSAP).

EU:s marina strategi

I juni 2008 fattades beslut om EU:s marina strategi, vilket innehåller ett ramdirektiv för bevarande av miljön i Europas hav (Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område). Direktivet ska genomföras i medlemsstaterna senast den 15 juli 2010.

Utskottets ställningstagande

Motioner med samma eller likartat syfte när det gäller sjöfart i Östersjöområdet och PSSA-frågor har behandlats i riksdagen under en följd av år. Senaste gången var våren 2009 då utskottet avstyrkte, och riksdagen avslog, samtliga motionsförslag.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av en säker och miljöanpassad sjöfart i Sveriges närområde, och då särskilt Östersjöområdet.

Utskottet konstaterar att det pågår arbete inom olika organ och med en bred ansats för att Östersjöområdet ska kunna återhämta sig från den miljöbelastning som bl.a. härrör från sjöfarten.

Utskottet vill framhålla att arbetet med s.k. PSSA-anknutna åtgärder pågår löpande. Nyligen har Sverige och Finland tillsammans tagit fram ett förslag till inrättande av vissa trafikreglerande åtgärder i Ålands hav. Förslaget har godkänts av IMO och de nya reglerna började tillämpas den 1 januari 2010. När det särskilt gäller motionskravet om att Sverige i IMO bör driva frågan om att även utrustning och bemanning ska vara åtgärder som ryms inom PSSA-systemet upprepar utskottet vad som anförts som svar på tidigare motioner i samma fråga. PSSA-systemet är begränsat till åtgärder som rör trafiken, såsom rutter och områden som ska undvikas. De åtgärder som motionärerna efterlyser tas om hand i andra sammanhang inom IMO-systemet, såsom krav på dubbelskrov och på bemanningen.

Även inom Helcom pågår arbete, bl.a. genom handlingsplanen för Östersjön (BSAP).

I sammanhanget är det värt att nämna att EU:s Östersjöstrategi antogs av Europeiska rådet under det svenska ordförandeskapet. Vidare har rådet (miljöministrarna) rekommenderat kommissionen att snarast utpeka Östersjön som ett pilotområde inom ramen för EU:s marina strategi. Östersjön har även beviljats ett pilotprojekt avseende sjöövervakning.

Regeringen har också aviserat en havsmiljöproposition till den 23 mars 2010. Den kan förväntas innehålla förslag och skrivningar som har bäring på sjöfartsfrågor.

Utskottet vill också lyfta fram arbetet med det tredje sjösäkerhetspaketet, som bl.a. kommer att innebära effektivare hamnstatskontroll; detta kommer i hög grad att beröra sjöfarten i Östersjöområdet.

Med hänvisning till vad som anförts avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 71 och 72, 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 11 och 2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 13.

Regelverk för mindre fartyg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna, bl.a. med hänvisning till regelförenklingsarbetet på området.

Motionerna

I *motion 2009/10:T349 av Lars Hjälmered och Lars-Arne Staxäng (båda m)* hävdar motionärerna att det finns ett behov av ett särskilt regelverk för mindre fartyg. De påminner om att tusentals ungdomar och vuxna varje år lär sig segla på gamla segelskutor och utbildningsfartyg. Ett problem är att sådana s.k. traditionsfartyg klassas som handelsfartyg och därmed måste uppfylla de krav som ställs på ett sådant, t.ex. en oceangående oljetanker. Motionärerna hänvisar till bl.a. Storbritannien, som har infört en särskild fartygsklass för utbildningsfartyg, stora privata båtar och gamla segelskutor. Även utbildning för erhållande av behörighet att framföra sådana fartyg erbjuds.

I *motion 2009/10:T411 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda fp)* begärs att Sjöfartsverket instrueras att ändra sitt tolkningsbeslut av EG-direktivet 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt äldre fartyg kan ha för turismen och skärgårdsboendes utkomstmöjligheter i skärgården. Äldre, äkta och unika ångbåtar spelar en mycket viktig roll för bilden av Stockholm och dess skärgård, inte minst ur turismsynpunkt. Ett av dem, S/S Blidösund, hindras att trafikera djupt vatten genom Transportstyrelsens – enligt motionärerna – alltför snäva tolkning av berörda EG-regler.

Sjöfartsstöd bör kunna lämnas till skolfartyg är innebörden i *motion 2009/10:T383 av Isabella Jernbeck och Björn Hamilton (båda m)*. Förslaget motive-ras med att skolfartygen har en viktig roll i att locka unga till utbildning och arbete inom sjöfartsnäringen. För att kunna ha kvalificerad personal på skolfartygen behövs resurser; sådana fartyg har dubbelt så höga kostnader för besättning som andra svenska handelsfartyg.

Kompletterande uppgifter

Sjölagen

Enligt sjölagen (1994:1009) betecknas fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, som skepp. Annat fartyg kallas båt. Den myndighet som regeringen bestämmer (registermyndigheten) ska med hjälp av automatiserad behandling föra ett register, benämnt fartygsregistret, där informationen ska vara uppdelad i en

- skeppsdelen som innehåller uppgifter om svenska skepp
- båtdelen som innehåller uppgifter om båtar som registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.
- skeppsbyggnadsdelen som innehåller uppgifter om skepp under byggnad i Sverige.

Fartygssäkerhetsförordningen

Enligt fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) får – utöver vad som anges i fartygssäkerhetslagen – följande fartyg användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation:

- svenska traditionsfartyg
- svenska fartyg på vilka det bedrivs utbildning i sjömanskap.

Ett rederi får ansöka hos Transportstyrelsen om att få dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation utfärdade för rederiet och dess fartyg även om dessa inte omfattas av i förordningen angivna bestämmelser.

I förordningen finns också bestämmelser om s.k. fartområden. Indelningen bygger på tre kriterier:

- avstånd till skyddad plats
- avstånd till strandlinje (där nödställda kan ta sig iland)
- våghöjden (sannolikheten att den signifikanta våghöjden överstiger ett visst värde under en viss period).

De fem fartområdena indelas i A, B, C, D och E, där A är det mest vidsträckt fartområde. Indelningen grundar sig på den definition som återfinns i rådets direktiv 1998/18/EG.

Transportstyrelsen får bestämma att ett fartygs fartområde ska ha en annan omfattning om det finns särskilda skäl för det. Transportstyrelsen får också meddela närmare föreskrifter om tillämpningen av bestämmelserna.

Förordningen om sjöfartsstöd

Enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd lämnas sjöfartsstöd till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Sjöfartsstöd lämnas till fysiska

och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg. Följande förutsättningar ska vara uppfyllda, nämligen att

- fartyget i sin näringsverksamhet utför transporter av gods eller passagerare
- fartyget inte är registrerat i något annat register än det svenska
- fartyget huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten
- utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Sjöfartsverkets anvisningar
- det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

Beslut om sjöfartsstöd fattas av Rederinämnden. Om det finns synnerliga skäl får Rederinämnden bifalla en ansökan om sjöfartsstöd även om kravet om att fartyget huvudsakligen ska användas i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten inte är uppfyllt. Rederinämnden får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställigheten av denna förordning.

Närmare om traditionsfartyg

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

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

Därutöver ska all verksamhet som gäller utbildning, kompetensbedömning, certifiering, intyg om erkännande och förnyad giltighet ska övervakas genom ett system för kvalitetsnormer.

Klassningen ska skiljas från kulturhistorisk märkning (s.k. k-märkning) för vilken Statens maritima museer fattar beslut.

Tidigare behandling i riksdagen

Våren 2009 behandlade utskottet senaste gången motioner om regelverk för mindre fartyg (bet. 2008/09:TU12). Särskilt när det gäller regelförenklingsarbetet på sjöfartsområdet hänvisade utskottet till 2009 års regleringsbrev för Transportstyrelsen, enligt vilket styrelsen – som ett led i mätningarna av företagens administrativa kostnader – skulle bistå Nutek

(från den 1 april 2009 Tillväxtverket) i arbetet med att mäta resultatet av de förändringar av myndighetens föreskrifter och allmänna råd som påverkar företagens administrativa kostnader. Vidare skulle Transportstyrelsen – med hjälp av Nuteks databas Malin – identifiera förenklingsförslag som kan bidra till regeringens mål till hösten 2010. Enligt vad utskottet hade erfårit omfattades även frågan om särlösningar för mindre fartyg av överväganden inom ramen för regelförenklingsarbetet.

Vidare sade sig utskottet ha erfårit att det mellan Transportstyrelsen och styrelsen för Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg (Sweref, numera Skärgårdsredarna) fördes en dialog om regler för behörighet och utrustning m.m., allt som ett led i uppdraget i regleringsbrevet.

När det specifikt gällde frågan om S/S Blidösund hade utskottet inhämtat att regeringen avslagit en ansökan om dispens från reglerna om fribord och fartområden. I avslagsbeslutet anförde regeringen att S/S Blidösund har möjlighet att köra i berörda vatten, dock under förutsättning av ett visst högsta antal passagerare.

Utskottet avstyrkte motionsförslagen och riksdagen följde utskottet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om det regelförenklingsarbete som genomförts och alltjämt pågår inom bl.a. sjöfartsområdet. Sålunda anför regeringen i regleringsbrevet för Sjöfartsverket att regeringen under våren 2010 avser att lämna en slutredovisning av det regelförenklingsarbete som bedrivits under innevarande mandatperiod. Sjöfartsverket uppmanas mot denna bakgrund att bistå Tillväxtverket med ett uppdaterat underlag om vad som åstadkommit inom Sjöfartsverkets ansvarsområde för 2009 med en prognos för 2010. Ett i stort sett likartat uppdrag har getts Transportstyrelsen genom regleringsbrevet för den myndigheten.

Vidare vill utskottet peka på att sjöfartsstödet ingår i de frågor som utredningen om sjöfartens konkurrenskraft förutsätts ge svar på.

Utskottet har ingen annan uppfattning i de frågor som aktualiserats i motionerna än den som utskottet gav uttryck för i förra årets betänkande.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T349 av Lars Hjalmered och Lars-Arne Staxäng (båda m), 2009/10:T383 av Isabella Jernbeck och Björn Hamilton (båda m) och 2009/10:T411 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda fp).

Hantering av avfall från fritidsbåtar m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen utrett frågan om avfall från fritidsbåtar och i en rapport även presenterat förslag om bl.a. utsläppsförbud.

Jämför särskilt yttrande (s, v, mp).

Motionerna

Enligt vad som anförs i *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* krävs en samordnad nationell tillsyn över avfallshanteringen i fritidsbåtshamnar (yrkande 86).

Frågan om obligatorisk avfallshantering i hamnarna, även för fritidsbåtar aktualiseras i *motion 2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s)*. Motionärerna hänvisar till det arbete som bedrivs i Helcom och hos vissa rederier. De pekar på att de stora kryssningsfartygen dock är undantagna (yrkande 14).

I *motion 2009/10:MJ340 av Eva Bengtson Skogsberg (m)* efterlyses en översyn av ansvarsförhållanden relaterade till avfallshantering från fritidsbåtar. Motionären hänvisar till en finsk modell (yrkande 2). Likaså behövs en översyn av hamnarnas ansvar för avfallsinsamling (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Som utskottet redovisade förra året vid behandlingen av motsvarande krav i motioner skulle regeringen uppdra åt Transportstyrelsen att, i samråd med Naturvårdverket och Sjöfartverket, föreslå hur ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar skulle kunna utformas. Utskottet sade sig välkomna bl.a. detta initiativ som går ut på att utsläppen av toalettavfall i hav och sjöar ska upphöra från såväl kryssningsfartyg och passagerarfärjor som fritidsbåtar.

Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen härefter har redovisat resultatet av sitt uppdrag om förutsättningarna för att införa ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar och hur det ska avgränsas. Utredningen har genomförts i samråd med Naturvårdsverket och Sjöfartsverket. Enligt vad som sägs i rapporten bör ett förbud i tre delar införas.

- Ett *generellt utsläppsförbud* för alla fritidsbåtar med fast toalettinstallation inom Sveriges sjöterritorium och svenska fritidsbåtar inom andra vattenområden.
- Ett *konstruktionskrav* att alla fritidsbåtar med fast toalettinstallation ska ha tank med möjlighet till sugtömning till mottagningsanordning i land.

- Ett *förtydligande av mottagningskravet* att alla fritidsbåtshamnar ska ha mottagningsanordningar som kan ta emot det avfall som anlöpande fritidsbåtar har behov av att lämna.

Enligt vad utskottet har inhämtat kan ett förslag till lagstiftning i frågan föreläggas riksdagen i den havsmiljöproposition som regeringen har aviserat. I sammanhanget kan nämnas att Transportstyrelsen även har getts i uppdrag att se över möjligheterna att inkludera lastfartyg i internationell trafik i förbudet.

De här aktuella motionerna synes bli i huvudsak tillgodosedda genom de åtgärder som nu har beskrivits. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 86, 2009/10:MJ340 av Eva Bengtson Skogsberg (m) yrkandena 2 och 3 samt 2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 14.

Register för fritidsbåtar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet anser alltjämt att det inte är motiverat med ett obligatoriskt båtregister.

Jämför reservation 10 (s, v, mp).

Motionerna

I *motion 2009/10:T212 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s)* efterlyser man ett obligatoriskt båtregister. Motionärerna påminner om att ett tidigare sådant register har avskaffats, men de anser att det finns behov av att återinföra det. Ett båtregister skulle underlätta arbetet med sjösäkerheten, vilket är viktigt med tanke på att antalet olyckor med fritidsbåtar har ökat under senare år, menar de. Vidare skulle ett båtregister underlätta i samband med båtstöder; motionärerna hänvisar till uppgifter om att endast 25 % av sådana stöder klaras upp, att jämföra med 90 % för bilstöder. Enligt motionärernas mening bör registret kunna vara självfinansierande genom att båtägarna betalar en mindre avgift vid registreringen.

Även i *motion 2009/10:T278 av Peter Jeppsson m.fl. (s)* förespråkas ett obligatoriskt båtregister. Ett tydligt registreringsnummer ger förutsättningar för en säker identifiering av fritidsbåtar, vilket underlättar övervakningen, anförs det.

Behovet av ett båtregister aktualiseras också i *motion 2009/10:T438 av Ann-Christin Ahlberg (s)*. Båtlivet har en prislapp som vi alla är med och betalar, bl.a. för sjöräddning, sjöpolis och miljöåtgärder. Till skillnad från bilägarna är båtägarna emellertid befriade från skatt, anför motionären (yrkande 1). Hon förordar en avgift som finansierar samhällets utgifter för båtlivet, gärna beräknad utifrån en miljöpåverkanskomponent (yrkande 2).

Kompletterande uppgifter

Obligatoriskt fritidsbåtsregister

En obligatorisk registrering av fritidsbåtar infördes den 1 januari 1988. Sjöfartsverket var ansvarig myndighet för registret, men själva registerhållningen utfördes av bilregisterenheterna vid länsstyrelserna. Registreringsplikten omfattade båtar med en längd överstigande fem meter som drevs med segel eller motor samt båtar med motor med en minsta motorstyrka på 10 kW (ca 14 hk). De motiv som redovisades för ett register var att det skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick även användas som underlag för planering av turism, friluftsliv och naturvård och för utredningar om skatter, tullar och indrivning. Registret finansierades genom avgifter från båtägarna. Detta statliga fritidsbåtsregister upphävdes den 1 januari 1993.

Frivilligt fritidsbåtsregister

Samma år, dvs. 1993, inledde Svenska Stöldskyddsföreningen (SSF) på uppdrag av båtförsäkringsbolagen, sin verksamhet med ett frivilligt fritidsbåtsregister. SSF övertog därmed en stor del av uppgifterna i det statliga registret. De viktigaste motiven för försäkringsbolagen att driva registret vidare i frivillig form var att minska antalet bedrägerier och stölder samt att underlätta för polisen och försäkringsbolagen m.fl. att återbörda stulna och försvunna båtar och motorer till rätt ägare. Det frivilliga registret har också kunnat utnyttjas av sjöräddningen för olika syften. Försäkringsbolagen finansierar registret gemensamt och utan att någon avgift tas ut av båtägarna. Driftkostnaderna för registret uppges ha legat på omkring 3 miljoner kr per år. Eftersom registret är privat är allmänhetens tillgång till registeruppgifterna begränsade. Den 1 januari 2004 upphörde registret; skälet var att försäkringsbolagen fortsättningsvis inte var beredda att täcka kostnaderna för registerhållningen.

Tidigare behandling i riksdagen

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

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

Härefter har utskottet behandlat motioner om fritidsbåtsregister under ett stort antal riksmöten. Vid det senaste tillfället, våren 2009, hänvisade utskottet till behandlingen våren 2008 då motionsförslag i ämnet hade avstyrkts. Utskottet anförde att det inte ändrat uppfattning och avstyrkte motionerna (bet. 2008/09:TU12).

Utskottets ställningstagande

Motionerna går i huvudsak ut på att ett obligatoriskt register för fritidsbåtar bör återinföras. Enligt vad utskottet har erfarit pågår inte några överväganden i denna riktning inom Regeringskansliet. Utskottet anser alltså att det inte är motiverat med ett obligatoriskt båtregister och avstyrker därmed motionerna 2009/10:T212 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s), 2009/10:T278 av Peter Jeppsson m.fl. (s) och 2009/10:T438 av Ann-Christin Ahlberg (s) yrkandena 1 och 2.

Charterverksamhet med RIB-båtar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Enligt vad utskottet erfarit pågår det ett arbete inom Transportstyrelsen med att utarbeta nya regler. Utskottet utgår från att i den mån det anses behövt kommer myndigheten att i detta sammanhang uppmärksamma även frågan om charterverksamhet med RIB-båtar.

Jämför reservation 11 (mp).

Motionen

I motion 2009/10:T319 av Tina Ehn och Jan Lindholm (båda mp) tar man upp frågan om s.k. RIB-båtar och charterverksamheten med dessa. Motionärerna anser att en sådan verksamhet påverkar miljön på ett negativt sätt och föreslår ett system för att hantera de brister och otydligheter som verkar råda i branschen.

Kompletterande uppgifter

En s.k. RIB (Rigid Inflatable Boat) är en gummibåt med ett fast skrov, som kan vara mellan cirka tre och tolv meter långa. De mindre används som snabbgående fritidsbåtar, de större används yrkesmässigt av marinen, Kustbevakningen, Sjöräddningssällskapet, Räddningstjänsten och polisen samt av företag med charterverksamhet med sådan båttyp. Med kommersiell sjöfart menas trafik med fartyg, oavsett dräktighet, som nyttjas för

annat ändamål än fritidsverksamhet. För denna typ av sjötrafik finns i dag inga egna bestämmelser. De författningar som finns för övrig sjötrafik gäller i tillämpliga delar också den kommersiella trafiken under 20 brutto.

RIB-båtar som används för charterverksamhet har en bruttodräktighet mindre än 20. Enligt Transportstyrelsens tillsynsföreskrift (TSFS 2009:2) är fartyg med ett brutto mindre än 20 inte föremål för myndighetens tillsyn eller reguljära besiktning. Det är alltså redaren eller befälhavaren som själv ansvarar för att gällande regler efterlevs. Dessa verksamheter är reglerade när det gäller bemanning och utrustning samt inom vilka fartområden de får vistas.

Utskottets ställningstagande

I motionerna berörs frågan om brister och otydligheter i charterverksamheten med RIB-båtar. Detta konkretiseras genom att man anger att olycksrapportering inte förekommer i vissa fall och att problemen med buller i skärgården ökar.

I det föregående har utskottet lämnat en redovisning om de regler som specifikt gäller sjöfartsområdet, däribland Transportstyrelsens föreskrifter. I sammanhanget vill utskottet vidare påminna om att tvåtaktsmotorer byggda efter den 1 januari 2007 och fyrtaktsmotorer byggda efter den 1 januari 2006 ska vara CE-märkta och därmed uppfylla väl definierade krav på bl.a. bullernivå och utsläpp. Vad gäller problem med hastigheter och djurliv hänvisar utskottet till länsstyrelsens regler om främst strandskydd, fågelskyddsområden och hastighetsbegränsningar.

Enligt vad utskottet erfarit pågår det ett arbete inom Transportstyrelsen med att utarbeta nya regler. Utskottet utgår från att i den mån det anses behövt kommer myndigheten att i detta sammanhang uppmärksamma även frågan om charterverksamhet med RIB-båtar.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2009/10:T319 av Tina Ehn och Jan Lindholm (båda mp).

Krav på flytväst

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet hänvisar till det arbete som pågår inom Transportstyrelsen när det gäller krav på flytväst i utrustningen på fritidsbåtar.

Jämför reservation 12 (s, mp).

Motionen

Motion 2009/10:T518 av Christina Oskarsson (s) tar sikte på frågan om mindre båtar och kanotisters synbarhet på sjöar och hav. Sådana båtar är ofta målade i mörk färg och saknar lanternor, reflexer eller annat som talar om var de finns. För snabbgående båtar är det därför nästan omöjligt att upptäcka småbåtar, framför allt i skymning. Risken för olyckor är stor. Motionären föreslår mot denna bakgrund att det ska vara obligatoriskt för alla som rör sig på vatten att använda flytväst som är försedd med reflexer.

Kompletterande uppgifter

Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets verksamhet ska enligt regeringens instruktion för verket huvudsakligen bedrivas med inriktning på handelssjöfarten. Samtidigt ska fritidsbåtstrafikens intressen beaktas. Bl.a. ansvarar verket för de särskilda farleder som finns för båtsporten.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen tar, tillsammans med övriga representanter för Sjösäkerhetsrådet, fram statistik över döda eller saknade inom fritidsbåtlivet.

Sjösäkerhetsrådet

Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan som sysslar med sjösäkerhet. Ledamöter är Transportstyrelsen, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, sjöpolisen i Göteborg och Stockholm, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarsmakten, Båtbranschens Riksförbund, Sjöräddningssällskapet, Svenska Båtunionen, Svenska Båtkryssarklubben, Svenska Seglarförbundet, försäkringsbolagen, sportdykarna, Riksföreningen Gästhamnar i Sverige, Svenska Livräddningssällskapet och Sportfiskarna.

Rådets främsta uppgift är att genom påverkan av beteenden och attityder inom båtlivet förbättra sjösäkerheten och informera om hur sjöolyckor kan och ska undvikas. Målet är att antalet allvarliga olyckor och förolyckade kontinuerligt ska minska. Informationsarbetet förutsätter att rådet bevakar olycksstatistiken för fritidsbåtlivet och verkar för att vissa olyckor med fritidsbåtar blir utredda. De erfarenheter som kan dras av dessa verksamheter i kombination med de kunskaper som finns representerade inom Sjösäkerhetsrådet ska föras vidare. Även erfarenheter från andra länder ska om möjligt beaktas i informationsarbetet.

Utredningar

I utredningsbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) anfördes bl.a. att de allra flesta som omkommer i fritidsbåtolyckor till sjöss gör det i en mindre båt i en insjö. I princip samtliga saknar flytväst. Bästa sättet att undvika dessa dödsfall är att använda flytväst. Utredningen blev upp-

märksammas på att man i Finland har krav på obligatorisk utrustning i båten i form av bl.a. godkända flytvästar. En sådan ordning även i Sverige skulle öka sjösäkerheten och troligen leda till färre dödsfall. Utredningen ansåg att man borde överväga att införa en sådan regel även här.

I en departementspromemoria med förslag om en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp (Ds 2008:32) lämnas bl.a. en redovisning av antalet båtar och av olycksutvecklingen när det gäller det s.k. båtlivet.

Olycksutvecklingen

Statistiken för olyckor i samband med fritidsbåtar har i vissa avseenden brister, särskilt när det gäller inrapporteringen av sådana olyckor.

Tabell: Antalet omkomna inom fritidsbåtlivet

	2005	2006	2007	2008	2009
Omkomna/saknade	34	35	35	43	34
Varav olyckor	33	35	30	38	31

Källa: Transportstyrelsen.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis påminner utskottet om att bildandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen har medfört ändrad fokusering när det gäller sjösäkerhet. Den tidigare sjöfartsinspektionen, som ingick som en avdelning i Sjöfartsverket och vars verksamhet sedan den 1 januari 2009 ingår i Transportstyrelsen, var i huvudsak inriktad på handelssjöfarten.

Transportstyrelsen har ett tydligare ansvar för båtlivet, dvs. för att bevaka även frågor som rör fritidsbåtar och trafiken med sådana. Ett exempel är att en ny båtlivsundersökning genomfördes 2009, vars resultat utgör en utgångspunkt för myndighetens fortsatta arbete inom området. Som det har framgått i det föregående minskade antalet drunknade, omkomna eller saknade inom båtlivet jämfört med året dessförinnan, vilket motsvarar omkring 20 %. Alltjämt är majoriteten av dem som drunknar eller förölyckas inom båtlivet män, oftast över 50 år. Användningen av flytvästar bland dem som omkommit har varit låg.

Utskottet noterar minskningen med tillfredsställelse. Samtidigt understryker utskottet det angelägna i att det transportpolitiska målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt nås och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte. Vidare gäller det preciserade målet inom sjötransportområdet att antalet omkomna fortlöpande minskar och att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2009 och 2020.

Mot bakgrund av att användningen av flytväst bland de omkomna varit låg har Transportstyrelsen påbörjat ett arbete med att ta fram en föreskrift med krav på att fritidsbåtar ska utrustas med flytvästar. Föreskriften kan träda i kraft tidigast 2011. Samtidigt fortskrider arbetet med att påverka beteenden och attityder inom båtlivet inom ramen för Sjösäkerhetsrådet.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motion 2009/10:T518 av Christina Oskarsson (s).

M/S Estonia

<p>Utskottets förslag i korthet Riksdagen avslår motionen.</p>

Motionen

I motion 2009/10:T494 av Jan Erik Ågren m.fl. (kd, mp, s) krävs en ny internationell utredning av M/S Estonias förlisning. Enligt motionärerna bör sammansättningen av denna utredning vara oberoende när det gäller Sverige, Finland och Estland och andra intressenter som ingick i den tidigare haverikommissionen. Motionärerna åberopar omständigheter som enligt deras mening visar att den internationella haverikommissionens rapport var behäftad med betydelsefulla sakfel och vissa brister i processen, såsom att någon sjöförklaring aldrig hölls.

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet har behandlat motsvarande motionskrav om en ny haveriutredning av M/S Estonias förlisning under en följd av år, senaste gången våren 2009 (bet. 2008/09:TU12). Utskottet avstyrkte motionen och riksdagen följde utskottet.

Utskottet vill vidare redovisa att försvarsminister Sten Tolgfors den 10 februari 2009 besvarade en interpellation (2008/09:291) i samma ämne. Han hänvisade till de två studier av fartygets sjunkförlopp som genomförts och som han ansåg i allt väsentligt bekräftade det händelseförlopp som enligt den internationella haverikommissionen (JAIC) orsakade M/S Estonias förlisning. Enligt försvarsministern har de konsortier som har genomfört studierna bl.a. använt ny teknik för att förstå sjunkförloppet. Av studierna framgick, menade han, att sjunkförloppet i huvudsak följt det händelseförlopp som presenterades i JAIC:s rapport. Därmed finns tre oberoende utredningar som huvudsakligen ger samma bild av olyckans förlopp, anförde han. Enligt försvarsministern måste de ytterligare kunskaper om sjunkförloppet som eventuellt skulle kunna nås om delar av vraket hämtades upp och nya dykningar genomfördes vägas mot intresset av gravfriden vid vraket. Han hänvisade till att 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. Ytterst handlar skyddet för gravfriden om respekt för offren och deras anhöriga, framhölls det.

Utskottet har inte några synpunkter i övrigt när det gäller krav på ytterligare haveriutredning av M/S Estonia. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet 2009/10:T494 av Jan Erik Ågren m.fl. (kd, mp, s).

Reservationer

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

1. Utveckling av sjöfarten, punkt 1 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T324 av Peter Jonsson m.fl. (s),

2009/10:T326 av Carina Ohlsson m.fl. (s),

2009/10:T463 av Peter Jonsson m.fl. (s),

2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 11 i denna del och

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 5 och 6, båda i denna del,

bifaller delvis motion

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 24 och

avslår motionerna

2009/10:T254 av Lars Gustafsson (kd) yrkandena 1 och 2,

2009/10:T297 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkandena 1–4,

2009/10:T437 av Christian Holm (m) och

2009/10:T515 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd).

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning har sjöfarten stor potential att utvecklas vidare till att bli en näringsgren med en stark konkurrenskraft. Transporterna till sjöss är betydligt mer miljövänliga än transporterna på väg. Därför vill vi att sjöfarten ska främjas. Det är angeläget att den svenska handelssjöfarten, särskilt handelsfartygen, har konkurrensförhållanden som är likvärdiga med dem som gäller i övriga EU men också internationellt. Nu kan vi notera att både befintliga och nybeställda fartyg flaggas ut till andra länder i Europa. Det innebär att Sverige förlorar både arbetstillfällen och skatteinkomster.

Den borgerliga regeringens underlåtenhet att lägga fram ett förslag till tonnageskatt, som även hanterar frågan om latent skatteskulder, minskar våra förutsättningar att vara en viktig sjöfartsnation. Dessutom vill vi påminna om det omfattande arbete som Hamnstrategiutredningen bedrev och som resulterade i konkreta förslag om vilka hamnar som är strategiska att satsa på för att man ska kunna utveckla det svenska transportsystemet. Utredningens förslag fick ett omfattande stöd från remissinstanserna. Trots detta har regeringen valt att lämna utredningsförslaget om strategiska hamnar och kombiterminaler utan åtgärd, vilket fått en stor osäkerhet i infrastrukturplaneringen till följd. Vi anser att regeringens ställningstagande skadar svensk sjöfart och den svenska industrin.

I sammanhanget vill vi också framhålla vikten av att Vänersjöfarten ges förbättrade förutsättningar, bl.a. för att kunna öka godsvolymerna till sjöss och därmed avlasta vägnätet när det gäller godstransporter.

Detta bör ges regeringen till känna.

2. Sjöfartsverkets finansiering, punkt 2 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 74 och

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 3 och avslår motionerna

2009/10:T253 av Lars Gustafsson och Lennart Sacrédeus (båda kd) och

2009/10:T255 av Lars Gustafsson och Lennart Sacrédeus (båda kd).

Ställningstagande

Vi anser att det är rimligt att staten betalar för sjöfartens infrastruktur. Till skillnad från Banverket och Vägverket finansieras Sjöfartsverket inte genom statliga anslag utan huvudsakligen genom avgifter som tas ut av handelssjöfarten. Sjöfartssektorn betalar alltså inte bara sin infrastruktur själv utan dessutom verksamheten vid Sjöfartsverket, däribland en del av kostnaderna för det s.k. båtlivet. Staten har också ett avkastningskrav på Sjöfartsverket.

Enligt vår mening missgynnar finansieringsmodellen sjöfarten och leder dessutom till att dess utveckling inte går att styra i förhållande till trafikpolitiska mål. Därför bör investeringar i sjöfartsinfrastruktur ingå i den strategiska infrastrukturplanering som regering och riksdag beslutar om. Det rimliga är också att staten finansierar de investeringar som är samhälls-ekonomiskt motiverade och att användarna – oavsett transportslag – står

för de kostnader som uppstår vid användning av infrastrukturen. För att få effektiva godsflöden med minimal miljöpåverkan bör infrastrukturen utgå från nationella och internationella stråk. Därför krävs en nationell samordning

Detta bör ges regeringen till känna.

3. Bemannings- och utbildningsfrågor inom sjöfarten, punkt 4 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 26 och

avslår motion

2009/10:T292 av Annelie Enochson (kd).

Ställningstagande

Den nuvarande regeringen föreslog i sin proposition Lättnader i mönstringen av intendenturpersonal (prop. 2006/07:3) att regeringen skulle kunna meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagens tillämpning för annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal samt telegrafister, dvs. för intendenturpersonal. De säkerhetsaspekter som mönstringen tillgodoser även för intendenturpersonal föreslogs i stället kunna tillförsäkras genom att regeringen får meddela föreskrifter om vad som ska gälla för den personal som undantas från lagens tillämpning. Förslaget till lagändringen motiverades i huvudsak med kostnadsskäl.

Enligt min uppfattning riskerar man att lättnaderna i mönstringen går ut över säkerheten. Förvisso vill regeringen att intendenturpersonal även i fortsättningen ska genomföra hälsoundersökning av syn och hörsel. Men jag är oroad över att detta inte är tillräckligt för att garantera en hög säkerhet ombord. All personal, även intendenturpersonal, kan ingå i ett fartygs säkerhetsorganisation. Genom mönstringen får man vetskap om var någonstans i säkerhetsorganisationen en person ska placeras för att skapa en så säker och bra organisation som möjligt.

Jag vill alltså understryka att mönstringen inte kan ersättas med en hälsoundersökning genom kontroll av syn och hörsel. I stället ska mönstringen ses som ett viktigt verktyg för att garantera en hög säkerhet till sjöss. Genom att alla personalgrupper genomgår mönstring tydliggör man även sammanhållningen av de olika personalgrupperna och det skapas där-

med inte några A- respektive B-lag på fartygen. Eftersom mönstringsplikt för intendenturpersonal garanterar en hög sjösäkerhet anser jag att den bör återinföras.

Detta bör ges regeringen till känna.

4. Jämställdhet inom sjöfarten, punkt 5 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 14.

Ställningstagande

Sjöfarten svarar för 90 % av allt gods som importeras och exporteras till Sverige, och den är därmed av största betydelse för vårt samhälle. Det är därför av stor vikt att ett sådant transportslag präglas av ett jämställdhets-tänkande.

Det har tidigare funnits ett separat delmål om jämställdhet i den transportpolitiska målhierarkin. I en utvärdering som genomförts av Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) har institutet pekat på att bristen på kunskap och data fortfarande är stor på området. Det gör det svårt att följa arbetet för ökad jämställdhet inom transportsektorn. Samtliga trafikverk redovisar t.ex. resmönstren hos män respektive kvinnor, men inget av verken, inte heller Sjöfartsverket, har några analyser om de bakomliggande orsakerna till dessa resmönster. Det går därför inte att avgöra om kvinnors och mäns intressen tillgodoses i lika stor utsträckning.

Sjöfartsverket anges vara det enda trafikverk som inte redogör för hur fördelningen av dem som medverkar i beslutande arbetsgrupper ser ut. Vidare anges att könsrepresentationen i styrelser och ledning hos Sjöfartsverket är oförändrad, vilket är beklagligt. Sjöfartsverket bekräftar att transportsektorn fortfarande är en mansdominerad sektor. Vidare sägs att det på Sjöfartsverket bara finns motsvarande en person som arbetar med jämställdhetsfrågor, och då utgör jämställdhetsfrågor endast ett av flera arbetsområden som dessa personer arbetar med. Troligen återspeglar resurstilldelningen inte det relativa behovet mellan de olika delmålen, utan den är snarare ett resultat av att man på den beslutande nivån inte tillmäter jämställdhet en så stor betydelse.

Nu när jämställdhetsmålet är omformulerat i den nya målhierarkin och betecknas som en av preciseringarna inom ramen för funktionsmålet tillgänglighet anser jag att jämställdhetsarbetet i än högre grad måste lyftas

fram. Regeringen bör alltså – i regleringsbrevet för Sjöfartsverket eller på annat lämpligt sätt – tydliggöra vikten av att jämställdhetsarbetet prioriteras högre.

Detta bör ges regeringen till känna.

5. Allmänt om sjöfartens miljö- och säkerhetsfrågor, punkt 6 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 11 i denna del och 2009/10: MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 12 och bifaller delvis motion 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 10.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning bör man ställa ökade miljökrav på sjöfartsnäringen. Regeringen bör sålunda i högre grad satsa på alla de åtgärder som kan bidra till en grön sjöfart. Även fraktköparna bör bli mer involverade i miljöansvaret. Ett exempel är systemet med miljöindexering av fartyg. Sådan indexering går ut på att minimera all negativ miljöpåverkan som ett fartyg kan medföra under hela dess livscykel. Det lanserades inom ramen för ”Clean Ship”, ett samarbetsprojekt med tyngdpunkt i Västra Götalandsregionen och inom ramen för Nordsjökonferensen. Vi vill också peka på att det sedan några år pågår forskning och utveckling i Lighthouse, som är ett centrum för nordisk sjöfartskompetens med säte i Göteborg. Lighthouse är ett samarbete mellan Chalmers, Handelshögskolan i Göteborg och Sveriges Redareförening. Lighthouse bedriver forsknings- och innovationsprojekt inom den maritima sektorn. Syftet är att bidra till en ren och säker sjöfart genom förmedling av ny kunskap som härrör från det interdisciplinära arbetssättet inom Lighthouse.

Detta bör ges regeringen till känna.

6. Miljödifferenterade avgifter, punkt 7 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 80 och 81 samt

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 9.

Ställningstagande

Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att lasta om gods från väg till sjöfart är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Även sjöfarten åstadkommer emellertid vissa miljöproblem, inte minst genom utsläppen till luft av skadliga ämnen. Här är såväl lagstiftning som ekonomiska styrmedel nödvändiga för att åstadkomma en minimering av sjöfartens negativa miljöpåverkan. Farledsavgifterna är ett effektivt ekonomiskt styrmedel för att premiera dem som sköter sig och låta dem som sköter sig mindre bra delvis betala för den förorening som de ger upphov till. Enligt vår uppfattning behövs emellertid en utvärdering av farledsavgifterna, så att de blir ännu mer träffsäkra i miljöhänseende. Dessutom bör även hamnavgifternas miljödifferentering ses över i samma syfte.

Vi anser också att farledsavgifterna bör differentieras med avseende på fartygets påverkan på klimatet. Även en sådan åtgärd vore ett effektivt men också snabbt sätt att åstadkomma minskade utsläpp av koldioxid från sjöfarten. I sammanhanget kan vi påminna om att en enig klimatberedning lade fram ett förslag om att det ska finnas en koldioxidkomponent i farledsavgifterna.

Detta bör ges regeringen till känna.

7. Utsläpp av svavel- och kväveoxider m.m., punkt 8 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T330 av Birgitta Eriksson m.fl. (s, v, mp) yrkandena 1 och 2 samt

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 2 och 12–14 samt
avslår motion
2009/10:T318 av Anders Hansson (m).

Ställningstagande

Sverige har som ett land med kvalitetssjöfart en stor möjlighet att verka i internationella sammanhang för att åstadkomma en global sjöfart med minskad miljö- och klimatpåverkan. Svenska rederier och hamnar ligger långt före andra vad gäller miljöhänsyn. Detta beror delvis på att Östersjön är ett svavelkontrollområde och att det finns många rederier och hamnar som drivit på utvecklingen. Flera svenska rederier är världsledande på miljöömrådet.

Vi ser med tillfredsställelse på det arbete som pågår inom IMO för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Det är absolut nödvändigt att minska sjöfartens utsläpp av såväl kväve och svavel som partiklar. Vi vill dock understryka att arbetet med att minska sjöfartens miljöpåverkan nu riskerar att ske på ett sätt som snedvrider konkurrensen och som allvarligt missgynnar svensk industri i förhållande till industrin i andra länder. Det är också nödvändigt att säkerställa att skärpta regler för sjöfarten inte leder till ökade landtransporter. Sjöfartsverkets rapport om konsekvenserna av de nya svavelreglerna inom SECA-området måste därför tas på största allvar. Det är nödvändigt att regeringen med kraft agerar inom IMO för ett regelverk som ger minskad miljöpåverkan från sjöfarten och samtidigt undviker att ge svensk industri och svensk sjöfart sämre konkurrensförutsättningar.

Således anser vi att Sverige bör driva frågan om att IMO ska utforma en strategi för att minska klimatpåverkan från sjöfarten. Sverige bör också driva frågan om att utöka Östersjöns och Nordsjöns svavelkontrollområden till att även innefatta kväve och partiklar. Vidare bör Sverige vara pådrivande för att hela Europas vatten ska bli utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar. Slutligen kräver vi att Sverige agerar kraftfullt inom IMO för att samtliga farvatten ska omfattas av regelverket om utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar. Syftet är således att åstadkomma en generell ambitionshöjning när det gäller nivån och omfattningen samt förhindra överflyttning av godstransporter från sjöfart till landtransporter.

Sjöfarten är i likhet med järnvägen ett bra transportalternativ eftersom stora mängder gods kan transporteras energieffektivt. Men medan utsläppen på land faktiskt minskar, fortsätter utsläppen från fartygen att öka. År 2020 förväntas sjöfarten svara för mer än 50 % av svavel- och kväveutsläppen i Europa.

Luftföroreningar från fartyg påverkar miljö och hälsa på olika sätt – svaveldioxid och kväveoxid orsakar surt nedfall, vilket är skadligt för både den naturliga miljön och byggnadsmiljön. Luftmiljö i våra hamnstäder

ställs inför särskilda problem genom en kombination av sjöfart och lastbilstrafik. Sjöfartens lastnings- och lossningsoperationer sker dessutom ofta mitt i städerna där hamnområdet ofta ligger.

I Göteborg, Stockholm, Malmö, Helsingborg, Trelleborg och flera andra stora hamnstäder drabbas människor av olika hälsoproblem på grund av kombinationen av vägtrafikens och sjöfartens utsläpp av föroreningar och buller. Göteborgs hamn är Nordens största hamn och en viktig framgångsfaktor för svensk industri. Hamnen har utmärkt sig internationellt för sitt miljöarbete, bl.a. för att ligga långt framme med elanslutning.

Utbyggnad och utökad användning av landström är en mycket bra åtgärd för att få ned emissionerna lokalt och utsläppsökningen av koldioxid. Luftföroreningarna minskar med 94–97 % enligt en EU-rapport.

Svensk sjöfart och svenska hamnanläggningar är föregångare inom miljöområdet, och dess olika initiativ har rönt stor internationell uppmärksamhet.

För att minska miljöutsläppen är det viktigt att regeringen gör elanslutning för fartyg i hamn till standard och ger positivt incitament för fartygsoperatören att vilja investera för att kunna ansluta till el i hamnen. Det lönar sig både för klimatet och för hälsan hos människorna i hamnstäderna.

Detta bör ges regeringen till känna.

8. Utsläpp av olja, punkt 9 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 70.

Ställningstagande

Hittills har svaga miljökrav på sjöfarten gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den skulle kunna vara. Förekomsten av undermåliga fartyg i kombination med otillräckligt underhåll ökar olycksrisken och oljeutsläppen. En framgång är beslutet att fartyg med enkelskrov inte får segla inom EU efter 2010 och att de internationellt ska vara utfasade till 2015.

Men regelverket skulle dock kunna förstärkas på en rad områden. Sverige bör aktivt driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp ska höjas kraftigt.

Detta bör ges regeringen till känna.

9. Sjöfart i Östersjöområdet, punkt 10 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 71 och 72,

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 11 och

2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 13.

Ställningstagande

Det finns enligt vår mening anledning att särskilt uppmärksamma det behov som finns när det gäller att skydda Östersjön från sjöfartens utsläpp av olika ämnen. Sjötrafiken över Östersjön ökar kontinuerligt. Många av fartygen är fortfarande undermåliga och fortsätter att vara så. För internationell frakt utanför EU gäller att enkelskroven ska vara utfasade först 2015.

Vi vill påminna om att det var den socialdemokratiska regeringen som bidrog till att få Östersjön klassat som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA). Systemet innebär att det ställs hårdare krav på fartygstrafiken där än i övriga områden. Emellertid behövs ytterligare skärpta krav för Östersjön, där 10 000 sjöfåglar dör varje år på grund av oljeskador. Med PSSA i ryggen kan den svenska regeringen ställa betydligt tuffare miljökrav på såväl sjötransporterna i sig som på fraktköparna.

Utpekandet av ett PSSA-område och eventuella tillhörande skyddsåtgärder begränsas av vad man kommer överens om inom IMO och måste ligga i linje med FN:s havsrättskonvention. Inom ramen för konventionen bör regeringen utnyttja och utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områdena.

Vi anser att Sverige bör verka för att PSSA-reglerna utvidgas så att det är möjligt att med bindande regler även reglera fartygens utformning, konstruktion, utrustning och bemanning.

Vidare bör Sverige agera för att det inom PSSA-klassade områden ska vara möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväveutsläpp från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. I framtiden kommer sjöfartens utsläpp av kväve att överstiga samtliga landbaserade källors utsläpp om inte denna negativa utveckling kan brytas. Endast frivilliga initiativ från vissa färjerederier har resulterat i att en del

färjor har kväverening. Det finns i dag väl beprövad katalysator teknik som tar bort 90 % av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg.

Ytterligare ett krav som Sverige bör driva inom ramen för PSSA-systemet är att ITF-avtal ska vara ett villkor för att fartyget ska tillåtas angöra hamnar i hela Östersjön. Sammanfattningsvis kräver vi att regeringen ökar takten i Östersjöarbetet.

Detta bör ges regeringen till känna.

10. Register för fritidsbåtar, punkt 13 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

2009/10:T212 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s),

2009/10:T278 av Peter Jeppsson m.fl. (s) och

2009/10:T438 av Ann-Christin Ahlberg (s) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Det båtregister som tidigare fanns avskaffades av den borgerliga regering som tillträdde i början av 1990-talet. Enligt vår uppfattning är det emellertid angeläget att återinföra ett obligatoriskt båtregister. Flera skäl talar för detta.

Först och främst skulle sjösäkerheten öka. Statistiken har visat en ökning av antalet olyckor med fritidsbåt, och det anges i budgetpropositionen att trafiksäkerhetsmålet inte har nåtts. Ett register skulle underlätta vid såväl inträffade olyckor och tillbud som vid förebyggande sjösäkerhetsarbete. Genom registrering, med tydligt registreringsnummer, skapas förutsättningar för en säker identifiering av fritidsbåtar, vilket underlättar övervakningen. Systemet skulle samtidigt försvåra smitning från en olycksplats.

Även vid stöld och annan brottslighet skulle ett obligatoriskt båtregister vara till stor nytta. Polisen och Kustbevakningen skulle lättare kunna identifiera stulna båtar och därmed klara upp det ständigt ökande antalet båttölder. I dag är det svårt att finna ägarna till de båtar som påträffas och som saknar någon form av märkning. Uppklarningsprocenten är flerfaldigt mycket högre för stulna bilar än för stulna båtar.

Ett båtregister skulle också göra det möjligt att beskatta fritidsbåtar. Fritidshus, husvagnar och husbilar är beskattade på ett eller annat sätt. Fritidsbåtar är dock undantagna, trots att de ofta representerar ett stort förmögenhetsvärde. En del båtar är betydligt dyrare och värdefullare än många fritidshus och många andra skatteobjekt. Ägarna till lyxbåtar av olika storleksklasser och med varierande utrustning förfogar i många fall över skattefria sommarnöjen och husrum.

Frågan om båtregister har varit föremål för en utredning, och flera tunga remissinstanser är positiva till ett båtregister eftersom ett sådant kan underlätta arbetet för många intressenter. De kontakter som vi har haft med Svenska Sjöräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen och tullen har bekräftat detta.

Vid ett inrättande av ett statligt båtregister bör regionalpolitiska överväganden göras; en sådan verksamhet kan med fördel decentraliseras.

Registret kan vara självfinansierande genom att båtägarna får betala en mindre avgift när de registrerar sig.

Detta bör ges regeringen till känna.

11. Charterverksamhet med RIB-båtar, punkt 14 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T319 av Tina Ehn och Jan Lindholm (båda mp).

Ställningstagande

RIB-charter har blivit en vanligare företeelse i skärgården. Företeelsen bygger på att ta sig fram på vattnet i en mycket hög hastighet. Kombinationen av att motorerna är på hundratals hästkrafter och båtens konstruktion gör att RIB-båten kommer upp i farter på över 50 knop. Med så höga hastigheter kan man oftast inte sitta ned utan får stå för att klara skakningarna, eller om man sitter, så sitter man fastspänd i särskilda fjädrande stolar.

Charter med denna typ av verksamhet har blivit populär och flera företag har uppstått senaste åren. Men även olyckorna ökar och under sommaren 2009 har det varit allvarliga olyckor. Förutom att människor kan skadas kan man fråga sig hur verksamheten påverkar djuren, inte minst fågellivet. Buller är ytterligare ett problem som ökar i skärgården.

Skärgården används av många för att få någonstans där man under semestern kan finna återhämtning och ro. Enligt vår mening är charterverksamheten med RIB-båtar ett av flera växande problem i skärgården. Konflikterna är uppenbara; hoten och riskerna för både människors hälsa och naturen

bör tas på allvar. Därför bör de brister och den otydlighet som verkar finnas hanteras innan verksamheten växer ytterligare. Det rör sig om frågor om förarnas utbildning, passagerarnas säkerhet, skyldighet beträffande olycksrapportering samt påverkan på den känsliga skärgårdsmiljön och dess djurliv.

Detta bör ges regeringen till känna.

12. Krav på flytväst, punkt 15 (s, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

2009/10:T518 av Christina Oskarsson (s).

Ställningstagande

Under sommartid är båttrafiken livlig på våra sjöar och utefter kusterna; tusentals människor åker motorbåt, seglar, ror eller paddlar i vattendragen. Samtidigt ska de samsas om utrymmet med större fartyg.

Det är viktigt att inse att mindre roddbåtar och kanoter syns dåligt på vattnet. Ofta är de målade i mörk färg och de saknar lanternor, reflexer eller något annat som talar om var de finns. För snabbgående båtar är det därför nästan omöjligt att upptäcka småbåtar i tid, framför allt i skymning. Risken för olyckor är därför stor.

Enligt vår mening borde det därför vara obligatoriskt för alla som rör sig på vatten att använda flytväst. En flytväst räddar liv när man har hamnat i vattnet, men den skulle också kunna varna den snabbgående trafiken för mindre båtar och kanotister i farleden. Flytvästar måste ha en sådan färg, eller vara försedda med reflexer, så att de är väl synliga på sjön. Detta är viktigt inte bara för synbarheten, utan också för räddningsarbetet. Vi anser således att det borde finnas krav på att bära flytväst till sjöss för att synbarhet och upptäcktsmöjligheten ska öka.

Detta bör ges regeringen till känna.

Särskilt yttrande

Hantering av avfall från fritidsbåtar m.m., punkt 12 (s, v, mp)

Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s) anför:

Enligt sjöfartsförordningen ska en fritidsbåtshamn ha en avfallshanteringsplan. Däremot finns inget krav på att man regelbundet måste lämna in dessa planer till Sjöfartsverket. Det är bara i situationer där det framkommer uppgifter om att allt inte står rätt till som Sjöfartsverket begär in en aktuell plan. Vi anser att det krävs en samordnad nationell tillsyn över avfallshanteringen i fritidsbåtshamnar.

Vi påminner också om att det inom Helcom och vissa rederier pågår ett arbete med att minska utsläpp från bl.a. färjor. Sverige har länge arbetat för ett frivilligt omhändertagande av avloppsvatten i hamnarna. Det finns också en överenskommelse mellan Sjöfartsverket och ett antal rederier om att toalettavfall ska lämnas i land. Framst gäller det den ordinarie färjetrafiken mellan Sverige och Finland.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

2009/10:T212 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s):

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

2009/10:T253 av Lars Gustafsson och Lennart Sacrédeus (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att finna en ny finansieringsform för isbrytarverksamheten.

2009/10:T254 av Lars Gustafsson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram ett handlingsprogram för att förbättra villkoren för kustsjöfarten och inlandssjöfarten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inkludera de svenska sjöarna och farbara vattendragen i EU:s definition av inre vattenvägar.

2009/10:T255 av Lars Gustafsson och Lennart Sacrédeus (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statliga medel långsiktigt bör avsättas för att täcka en del av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur.

2009/10:T278 av Peter Jeppsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ett obligatoriskt båtregister.

2009/10:T292 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förändringar i utbildningen av svenska fartygsbefäl.

2009/10:T297 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att göra det möjligt att överföra godstrafik från väg till båt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att säkra och utveckla inre vattenvägar.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inre vattenvägar, som Göta älv och Trollhätte kanal samt Vänern och Mälaren, införlivas i EU:s gemenskapslagstiftning som rör inre sjöfart.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om konkurrensneutralitet mellan transportslagen.

2009/10:T306 av Betty Malmberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av lotsavgifternas konstruktion och lotsplikten.

2009/10:T318 av Anders Hansson (m):

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

2009/10:T319 av Tina Ehn och Jan Lindholm (båda mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hantera och reglera frågorna om påverkan på miljön och de brister och otidligheter som verkar råda i fråga om RIB-charterverksamhet.

2009/10:T324 av Peter Jonsson m.fl. (s):

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

2009/10:T326 av Carina Ohlsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utveckla Vänersjöfarten.

2009/10:T330 av Birgitta Eriksson m.fl. (s, v, mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att elanslutning av fartyg i hamn bör göras till standard.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att skapa incitament för fartygsoperatörerna att vilja investera så att fartygen kan ansluta till el i hamnen.

2009/10:T349 av Lars Hjälmered och Lars-Arne Staxäng (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett särskilt regelverk för mindre fartyg.

2009/10:T352 av Staffan Anger (m):

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

2009/10:T383 av Isabella Jernbeck och Björn Hamilton (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjöfartsstöd till skolfartyg.

2009/10:T411 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att instruera Sjöfartsverket att ändra sitt tolkningsbeslut av EG-direktivet 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt äldre fartyg kan ha för turismen och skärgårdsboendes utkomstmöjligheter i skärgården.

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v):

70. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp ska höjas kraftigt.
71. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att PSSA-reglerna utvidgas så att det är möjligt att med bindande regler även reglera fartygens utformning, konstruktion, utrustning och bemanning.
72. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad 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 sjöfart utan kväverening att trafikera området.
74. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.
80. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör se över farledsavgifterna så att de blir mer miljöträffsäkra.
81. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram ett förslag som baseras på att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan.
86. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det krävs en samordnad nationell tillsyn över avfallshantering i fritidsbåtshamnar.

2009/10:T437 av Christian Holm (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om olika regler för sjöfartsstöd.

2009/10:T438 av Ann-Christin Ahlberg (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att skapa ett båtregister.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en avgift som finansierar samhällets utgifter för båtlivet, gärna beräknad utifrån en miljöpåverkanskomponent.

2009/10:T463 av Peter Jonsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av bättre förutsättningar för Vänersjöfarten.

2009/10:T494 av Jan Erik Ågren m.fl. (kd, mp, s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en ny (från Sverige, Finland och Estland och andra intressenter) oberoende, internationell utredning av M/S Estonias förlisning.

2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den gröna sjöfarten.

2009/10:T515 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd):

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

2009/10:T518 av Christina Oskarsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mindre båtars och kanotisters synlighet på sjöar och hav.

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör driva frågan att IMO ska utforma en strategi för att minska klimatpåverkan från sjöfarten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sjöfartsverket på sikt bör finansieras med anslag enligt samma principer som för väg och järnväg.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Hamnstrategiutredningens prioritering av strategiska hamnar och godsoder i huvudsak bör genomföras vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag. I denna del.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör få i uppdrag att särskilt utreda hur vägfärjor kan avlasta vägarna genom transport av lastbilar. I denna del.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör föreslå en klimattendifferen-
tierung av farledsavgifterna.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fartyg för att erhålla sjöfartsstöd bör införa bästa möjliga miljöteknik inom en rimlig tidsrymd.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör arbeta för att krav på att ITF-
avtal ska vara ett villkor för att angöra hamnar i hela Östersjön
som en åtgärd inom ramen för PSSA inom IMO.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör driva frågan om att utöka
Östersjöns och Nordsjöns svavelkontrollområden till att även inne-
fatta kväve och partiklar.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör vara pådrivande för att hela
Europas vatten ska bli utsläppskontrollområde för svavel, kväve
och partiklar.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör driva på i IMO för att alla
vatten på längre sikt ska omfattas av regelverket om utsläppskon-
trollområde för svavel, kväve och partiklar.

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v):

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att svensk sjöfart inte ska konkurrera genom
social dumpning eller undermåligt tonnage, utan i stället ska Sve-
rige satsa på kvalitet med moderna, miljöanpassade och effektiva
fartyg samt välutbildade besättningar.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att mönstringsplikt för intendenturpersonal
garanterar en hög sjösäkerhet och bör återinföras.

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev till Sjöfartsverket kraftigt bör tydliggöra vikten av att jämställdhetsarbetet prioriteras högre.

2009/10:MJ340 av Eva Bengtson Skogsberg (m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av ansvarsförhållanden relaterade till avfallshantering från fritidsbåtar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av behovet att förtydliga hamnarnas ansvar för avfallsinsamling.

2009/10:MJ473 av Anders Ygeman m.fl. (s):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade miljökrav på sjöfartsnäringen.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad reglering av Östersjötrafiken via PSSA.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatorisk avfallshantering i hamnarna, även för fritidsbåtar.