



Sjöfart

Sammanfattning

I detta ärende behandlas 35 motionsyrkanden om sjöfartsfrågor i sammanlagt 23 motioner från allmänna motionstiden 2006. Motionerna rör främst sjöfartens finansiering, strategiska hamnar, säkerhets- och miljörelaterade sjöfartsfrågor samt frågor om fritidsbåtar. Samtliga motioner avstyrks av utskottet.

Utskottet avser att senare under våren 2007 avge ett utlåtande till kamraren över Europeiska kommissionens grönbok om unionens framtida havspolitik: En europeisk vision för oceanerna och haven (KOM(2006) 275).

I betänkandet finns 7 reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Bakgrund	6
Utskottets överväganden	12
Allmänt om sjöfarten	12
Program för inhemsk sjöfart	12
Sjöfartens finansiering	13
Kostnader för lotsning	14
EU:s havspolitik	18
Infrastrukturfrågor	19
Strategiska hamnar m.m.	19
Miljörelaterade sjöfartsfrågor	25
PSSA-frågor	25
Utsläpp av olja	32
Utsläpp av svavel och kväve	35
Miljödifferenterade hamnavgifter	38
Behörighetsfrågor	40
Åtgärder för minskat underskott på seniorbefäl	40
Sjösäkerhet och sjöräddning	42
Sjöräddningsverksamhet i Östersjön	42
Utbildning i sjösäkerhet	44
Sjöfart i vissa regioner	46
Vänersjöfart	46
Skärgårdssjöfart	48
Fritidsbåtar	48
Register för fritidsbåtar	48
Förarbevis för fritidsbåtar	50
Vattenskoterfrågor	52
Reservationer	56
1. Sjöfartens finansiering, punkt 2 (v, mp)	56
2. EU:s havspolitik, punkt 4 (v, mp)	57
3. PSSA-frågor, punkt 6 (v, mp)	57
4. Utsläpp av olja, punkt 7 (v, mp)	59
5. Utsläpp av svavel och kväve, punkt 8 (s, v, mp)	59
6. Miljödifferenterade hamnavgifter, punkt 9 (v, mp)	60
7. Register för fritidsbåtar, punkt 15 (s, v, mp)	60
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	62
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006	62

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Program för inhemsk sjöfart

Riksdagen avslår motion

2006/07:T241 av Jörgen Johansson (c) yrkande 1.

2. Sjöfartens finansiering

Riksdagen avslår motion

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8.

Reservation 1 (v, mp)

3. Kostnader för lotsning

Riksdagen avslår motion

2006/07:T261 av Staffan Anger (m).

4. EU:s havspolitik

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5 och

2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 18.

Reservation 2 (v, mp)

5. Strategiska hamnar m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T241 av Jörgen Johansson (c) yrkande 2,

2006/07:T245 av Susanne Eberstein m.fl. (s),

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1,

2006/07:T318 av Billy Gustafsson m.fl. (s),

2006/07:T344 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) yrkandena 1 och 2 samt

2006/07:T423 av Yvonne Andersson (kd) yrkandena 1 och 2.

6. PSSA-frågor

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T400 av Kent Härstedt (s) och

2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 17.

Reservation 3 (v, mp)

7. Utsläpp av olja

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 2 och

2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 15.

Reservation 4 (v, mp)

8. Utsläpp av svavel och kväve

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T242 av Jasenko Omanovic och Agneta Lundberg (båda s),

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 3 och

2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 16.

Reservation 5 (s, v, mp)

9. Miljödifferenterade hamnavgifter

Riksdagen avslår motion

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4.

Reservation 6 (v, mp)

10. Åtgärder för minskat underskott på seniorbefäl

Riksdagen avslår motion

2006/07:T227 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s).

11. Sjöräddningsverksamhet i Östersjön

Riksdagen avslår motion

2006/07:T380 av Kerstin Andersson m.fl. (s).

12. Utbildning i sjösäkerhet

Riksdagen avslår motion

2006/07:T402 av Kent Härstedt (s).

13. Vänersjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T292 av Carina Ohlsson m.fl. (s),

2006/07:T297 av Christina Oskarsson m.fl. (s) och

2006/07:T355 av Christer Winbäck m.fl. (fp) yrkande 12.

14. Skärgårdssjöfart

Riksdagen avslår motion

2006/07:T316 av Gunnar Andrén (fp) yrkande 9.

15. Register för fritidsbåtar

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:Sk221 av Jennie Nilsson m.fl. (s) yrkande 1,

2006/07:T246 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s),

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9 i denna del,

2006/07:T375 av Peter Jeppsson m.fl. (s) och

2006/07:T411 av Anneli Särnblad och Marita Ulvskog (båda s).

Reservation 7 (s, v, mp)

16. Förarbevis för fritidsbåtar

Riksdagen avslår motion

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9 i denna del.

17. Vattenskoterfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T207 av Lena Adelsohn Liljeroth (m) och

2006/07:T210 av Liselott Hagberg (fp).

Stockholm den 29 mars 2007

På trafikutskottets vägnar

Anders Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Karlsson (s), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s), Christer Winbäck (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Eliza Roszkowska Öberg (m), Lars Mejern Larsson (s), Sten Berggheden (m), Désirée Liljevall (s), Per Lodenius (c) och Emma Henriksson (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas 35 motionsyrkanden om sjöfartsfrågor i sammanlagt 23 motioner från allmänna motionstiden 2006.

Motionerna rör främst sjöfartens finansiering, strategiska hamnar, säkerhets- och miljörelaterade sjöfartsfrågor samt frågor om fritidsbåtar.

Utskottet kommer senare under våren 2007 att avge ett utlåtande till kammaren över Europeiska kommissionens grönbok om unionens framtida havspolitik: En europeisk vision för oceanerna och haven (KOM(2006) 275).

Bakgrund

Nationella myndigheter m.m.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har i likhet med övriga trafikverk ett sektorsansvar, som innebär att verket – nationellt och internationellt – ska arbeta för att transport- och sjöfartspolitikerna utvecklas i linje med riksdagens och regeringens beslut. Sjöfartsverket ska bl.a. följa upp sjöfartssektorns utveckling i förhållande till de transportpolitiska målen, ge stöd och råd inom verkets kompetensområde, verka för att minska sjöfartens miljöpåverkan, beakta beredskapsaspekter, genomföra och delta i utredningar, informera om sjöfartens villkor och möjligheter samt initiera sjöfartsforskning.

Sjöfartsverket ska på ett företagsekonomiskt sätt – och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning – ansvara för att sjöfarten har tillgång till farleder med god framkomlighet och hög säkerhet året runt i samtliga svenska hamnar av betydelse. Verksamheten ska huvudsakligen bedrivas med inriktning på handelssjöfarten. Fritidsbåtstrafikens, fiskets och marinens intressen ska beaktas. Sjöfartsverket är även ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige.

Chefen för Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket ansvarar för, meddelar föreskrifter och fattar beslut i enskilda fall i frågor om sjösäkerhet, skydd mot förorening från fartyg, arbetsmiljö, vilotider och sjöfartsskydd i den mån det ankommer på Sjöfartsverket. Vidare ansvarar chefen för Sjöfartsinspektionen för tillsynen över efterlevnaden av nämnda beslut och föreskrifter.

Rederinämnden

Rederinämnden ska medverka till att den svenska handelsflottan får rimliga konkurrensvillkor, som leder till en hög transportkvalitet för näringslivet. Rederinämnden administrerar sjöfartsstödet. Sådant stöd lämnas enligt

förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. En förutsättning är att anställda arbetar på svenskregistrerade fartyg som huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Av nämndens rapport för 2005 framgår att de svenska rederiernas ekonomiska situation förbättrats och konkurrensförmågan stärkts genom det statliga bidraget.

Kustbevakningen

Kustbevakningen svarar för samordning av de civila behoven av sjöövervakning och förmedlar civil sjöinformation till berörda myndigheter. Vidare bedrivs sjötrafikövervakning riktad mot såväl handelssjöfarten som fritidsbåttrafiken på svenskt territorialvatten och inom svensk ekonomisk zon. Myndigheten bedriver vidare sjösäkerhetstillsyn genom att utöva tillsyn av förpackat farligt gods i hamnar och i övrigt i enlighet med den överenskommelse som finns mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Kustbevakningen är även ansvarig myndighet för miljöräddningen i Sverige.

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 ökade kvalitetskrav på flaggstaters sjöfartsadministrationer. Även frågor om s.k. sjöfartsskydd ingår i IMO:s uppgifter. IMO har 167 medlemsstater. Sverige är medlem sedan år 1959.

Fyra internationella konventioner är av särskild betydelse.

- 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. Den 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). Dess bilaga VI om luftföroreningar från sjöfarten trädde i kraft i maj 2005. Inspektion och övervakning är en uppgift för medlemsländerna. Nyligen har ett frivilligt system för granskningsystem antagits (Voluntary IMO Member State Audit Scheme), till vilket Sverige har anslutit sig.
- 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), har till syfte att främja säkerhet och miljöskydd till sjöss.

Det är IMO som svarar för systemet med s.k. PSSA-klassning (särskilt känsligt havsområde, Particularly Sensitive Sea Area).

EU

EU:s insatser inom sjösäkerhets- och havsmiljöområdena är i betydande utsträckning förknippade med IMO:s arbete och inriktas primärt på ett effektivt och enhetligt införande av de inom IMO träffade internationella överenskommelserna. 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. Som en följd av oljetankfartyget Erikas förlisning utanför Frankrikes kust i december 1999 har EG-kommissionen lagt fram förslag till åtgärds paketerna Erika I och Erika II. Arbetet med Erika III-paketet, som numera företrädesvis går under benämningen det tredje sjösäkerhetspaketet, har nyligen presenterats. Det innehåller följande sju förslag till rättsakter, och de är avsedda att fylla ut de sista luckorna i lagstiftningen genom dels förebyggande, dels avhjälpande åtgärder:

- Förslag till direktiv om *flaggstaternas ansvar*. Syftet är att flaggstaterna, dvs. den stat där fartyget är registrerat och som har jurisdiktionen över fartyget, ska uppfylla sina åtaganden enligt IMO-konventioner.
- Ändring av direktivet om *hamnstatskontroll*, dvs. sådan kontroll som hamnstaten utför på utländska fartyg i den stat där fartyget ligger i hamn. Ändringarna avser bl.a. rapporteringsplikt, bekvämlighetshamn och ökat antal kontroller av ”högriskfartyg”.
- Ändring av direktivet om *klassificeringssällskap*. Syftet är att dessa ges ett större ansvar för sina certifikat.
- Ändring av direktivet om regler för *övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik* i gemenskapen.
- Förslag till direktiv om *utredningar efter olyckor*. Syftet är att öka kunskapen om olycksriskerna.
- Förslag till förordning om *ansvar och skadeersättning för passagerare vid fartygsolyckor*.

- Förslag till direktiv om *fartygsägares skadeståndsansvar*.

Enligt kommissionens mening kan förslagen inte ses isolerade utan bör behandlas som ett odelbart paket; detta avses bidra till att uppfylla målen i den temainriktade strategi för havsmiljön som kommissionen presenterade hösten 2005. Den grönbok om en framtida havspolitik som lades fram våren 2006 är i sin tur en utveckling av strategin.

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1460/2002 har en europeisk sjösäkerhetsbyrå (Emsa) inrättats. 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 och
- utvärdera befintliga åtgärders effektivitet.

Helcom

Helsingforskommissionen (Helcom) är det verkställande organet för Helsingforskonventionen av år 1974 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 Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland, Sverige och Tyskland samt Europeiska gemenskapen (EG). För beslut inom Helcom krävs enhällighet.

Nordsjökonferensen

Nordsjökonferensen är ett samarbete som bedrivs av länderna runt Nordsjön till skydd för och förbättring av Nordsjöns marina miljö. Nordsjökonferensen är ett politiskt samarbete för regeringarna och syftar till att skydda och förbättra Nordsjöns miljö. På sjöfartsområdet kommer bl.a. främjande av miljövänlig sjöfart, luftföroreningar och marint skräp att diskuteras.

Ospar

Osparkonventionen från år 1992 reglerar skyddet av den marina miljön i Nordostatlanten. Tillkomsten av konventionen har sitt ursprung i oljetankern Torrey Canyons grundstötning år 1967. Den har ratificerats av alla 16 parter i de ursprungliga konventionerna, nämligen Oslo- och Pariskonventionerna.

Sjöfartspolitik m.m.

Sjöfartens omfattning

Sveriges geografiska läge och stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll i de svenska utrikestransporterna. Enligt uppgift i Sjöfartsverkets sektorsrapport för år 2006 går omkring 90 % av all export

och import på lastfartyg och färjor. De utrikes transporterade godsvolymerna uppgick år 2006 till ca 158 miljoner ton jämfört med ca 152 miljoner ton föregående år. Inrikestransporterna uppgick år 2006 till ca 10 miljoner ton, en i stort sett oförändrad volym jämfört med året dessförinnan. Det innebär att det inrikes transporterade godsets andel av de totala sjötransporterna under den senaste femårsperioden har minskat från 6,7 till 5,7 %.

Den ökade godsvolymen med lastfartyg hanteras med allt färre fartygsanlöp. Användningen av allt större fartyg tenderar att ytterligare förstärkas. Detta har i sin tur medfört krav på utbyggda farleder.

Sjöfartspolitikens inriktning

Av budgetpropositionen för år 2007 framgår följande om sjöfartspolitikens inriktning.

Sveriges geografiska läge och stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en viktig roll i det svenska transportsystemet. Över 90 % av all export och import räknat i transporterad vikt går på lastfartyg eller färjor i något skede i transportkedjan. Den svenska handelsflottan kan genom det sjöfartsstöd som infördes den 1 oktober 2001 konkurrera på likvärdiga villkor gentemot andra EU-länders handelsflottor. EU-utvidgningen, en fortsatt positiv utveckling i Östersjöområdet och en fortsatt ökad handel är faktorer som talar för ökade sjöfartsvolymer. För vissa svenska hamnar kan den ökade utrikeshandeln vara av stor regional betydelse. Sjömotorvägarna är ett projekt för att förbättra och effektivisera godstransporterna och det är viktigt att Sverige de kommande åren är aktivt på området och fortsätter att arbeta tillsammans med andra EU-länder för att utveckla sjömotorvägs-konceptet.

Regeringen anser att sjösäkerheten måste stärkas. Vidare vill regeringen fästa uppmärksamheten på sjöfartens negativa miljöpåverkan genom luftföroreningar, utsläpp av olja och annat avfall m.m. En stor del av de regelverk som berör dessa frågor tas fram i samarbete med andra länder och i internationella forum. Regeringen anser därför att Sverige ska bedriva ett aktivt arbete inom internationella forum som IMO, EU och Helcom för att ta fram och påskynda införandet av internationella regler. Regeringen anser att ökad sjösäkerhet också bidrar till ökat miljöskydd genom att undermåliga fartyg elimineras. Regeringen stöder ett ökat europeiskt samarbete i fråga om sjösäkerhet. Inom EU behandlas det tredje sjösäkerhetspaketet. En av de frågor regeringen vill lyfta fram i detta paket är de skärpta kontrollerna av utländska fartyg (hamnstatskontroller).

Regeringen vill se över möjligheten att införa ett system med tonnagebeskattnig av fartyg. Liknande system finns i majoriteten av sjöfartsnationerna inom Europeiska unionen. Syftet med dessa system är att ge rederier i Europa bättre möjligheter att konkurrera med rederier i länder med s.k. bekvämlighetsflagg.

Regeringen vill stärka skyddet av Östersjön och andra närliggande havsområden genom både nationella initiativ och ökat samarbete med övriga Östersjöländer. Klassningen av Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA) och Östersjöstrategin, vars syfte är att eliminera utsläpp av fartygsavfall, är exempel på verkningsfulla instrument som bör användas i detta arbete. Målet är att utsläppen av olja och kemikalier från fartyg ska minimeras och vara försumbara till år 2010.

Utskottets överväganden

Allmänt om sjöfarten

Program för inhemsk sjöfart

Utskottets förslag i korthet

En motion (c) med önskemål om ett program för inhemsk sjöfart avstyrks av utskottet med hänvisning till pågående utredningsarbete.

Motionen

I motion 2006/07:T241 av Jörgen Johansson (c) krävs att regeringen tar initiativ till ett utvecklingsprogram för den inhemska sjöfarten. Motionären uppger att 177 miljoner ton gods passerade landets hamnar under år 2005, varav 144 miljoner ton var utrikes gods. Motionären anser att det därmed finns en stor potential för ökad andel inrikes gods, samtidigt som det skulle medföra en stor miljöinsats. Sveriges långsträckta kuster och stora insjöar, med väl utbyggda hamnar, skulle på ett framträdande sätt kunna avlasta lastbilstransporter. Detta skulle aktivt medverka till klimatförbättringen samtidigt som stort slitage på landets vägar stoppas. Uppbyggnaden av ett mer sjöbaserat transportnät fordrar insatser från såväl näringslivet som samhällets sida (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser i likhet med motionären att sjöfarten är ett fundamentalt transportsätt och att den inhemska sjöfarten har en stor potential. Som utskottet återkommer till senare i betänkandet pågår ett omfattande utredningsarbete när det gäller dels lotsningsverksamheten i Sverige, dels utpekande av strategiska hamnar. Enlig utskottets mening kan resultaten av dessa utredningar komma att bidra till ett bra underlag för överväganden om förutsättningarna även för den inhemska sjöfarten. Någon anledning till ett särskilt utvecklingsprogram finns emellertid för närvarande inte anser utskottet, som därmed avstyrker motion 2006/07:T241 av Jörgen Johansson (c) yrkande 1.

Sjöfartens finansiering

Utskottets förslag i korthet

En motion (v) med förslag om att finansieringen av Sjöfartsverket ska göras via statsbudgeten avstyrks; utskottet finner det naturligt att, inom ramen för det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet, frågor om de olika trafikslagens kostnadsansvar behandlas och då även utformningen av farledsavgifterna.

Jämför reservation 1 (v, mp).

Motionen

En utredning om villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten, efterlyses i motion 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v). Motionärerna konstaterar att hamnarna i Sverige ägs av antingen företag eller kommuner, och att investeringar och planering utförs av Sjöfartsverket och av hamnarna själva. De finner att investeringar i sjöfartsinfrastruktur i stället bör ingå i den strategiska infrastrukturplaneringen som regering och riksdag beslutar om. Därtill anser de att fritidsbåtar, precis som vägtrafikfordon, bör betala för den kostnad som de medför vad gäller sjöräddning, haverier, miljöpåverkan osv. (yrkande 8).

Kompletterande uppgifter

Tidigare behandling

Våren 2006 behandlade utskottet den transportpolitiska propositionen Moderna transporter jämte motioner (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5). Regeringen hade i propositionen anfört beträffande *trafikens kostnadsansvar* att den nuvarande modellen där den övervägande delen av Sjöfartsverkets verksamhet finansieras av avgifter borde gälla även i fortsättningen. Utvecklingen för att få högre kostnadstäckning för lotsningsverksamheten borde fortsätta att gälla. Vidare borde Sverige även i fortsättningen arbeta internationellt för ökad användning av miljödifferenterade sjöfartsavgifter.

Utskottet sade sig inledningsvis instämma i regeringens bedömning att de skatter och avgifter som tas ut av trafiken och som är transportpolitiskt motiverade bör motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås. Vidare ställde sig utskottet bakom en ny transportpolitisk princip om att trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Vad härefter särskilt gäller *farledsavgifter* delade utskottet regeringens bedömning att nuvarande modell, där den övervägande delen av Sjöfartsverkets verksamhet finansieras av avgifter, bör gälla även fortsättningsvis.

I omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är det viktigt att Sverige arbetar internationellt för ökad användning av miljödifferenterade sjöfartsavgifter. I fråga om utformningen av farledsavgifterna fanns det enligt utskottets mening anledning att kontinuerligt utvärdera och analysera dessa aspekter i det fortsatta utvecklingsarbetet med avseende på tillämpningen av principerna för trafikens kostnadsansvar.

Motioner med förslag till *ökad anslagsfinansiering* avstyrktes med hänvisning till den då aviserade översynen av trafikens kostnadsansvar i samband med förberedelserna för införandet av en kilometerskatt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att riksdagen i sin behandling av budgetpropositionen för år 2007 ställde sig bakom regeringens förslag om att Sjöfartsverket ska finansiera sin verksamhet inklusive investeringar med de intäkter som upp bärs av brukarna av tjänsterna. Vidare anslöt sig riksdagen till vad regeringen förordat om att Sjöfartsverket ska erhålla anslag för att tillhandahålla vissa tjänster som inte bör finansieras av intäkterna från farledsavgifterna (prop. 2006/07:1 utg.omr. 22, bet. 2006/07:TU1).

För sin del finner utskottet det naturligt att, inom ramen för det fortsatta transportpolitiska utvecklingsarbetet, frågor om de olika trafikslagens kostnadsansvar behandlas och då även utformningen av farledsavgifterna. I avvaktan på resultatet av detta arbete är utskottet inte nu berett att vidta något initiativ vad gäller sjöfartens finansiering. Utskottet avstyrker därmed motion 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8.

Kostnader för lotsning

Utskottets förslag i korthet

Kravet i en motion (m) om att Sjöfartsverket bör utsättas för konkurrens när det gäller lotsningsuppdrag avstyrks av utskottet som hänvisar till pågående utredning om den svenska lotsningsverksamheten.

Bakgrund

Syfte med lotsning

I Sverige råder lotsplikt för fartyg av viss storlek och för fartyg som har farligt gods ombord. Syftet är att staten på detta sätt ska kunna garantera att sjösäkerheten och tillgängligheten alltid ligger på tillräckligt hög nivå. Genom att lots används minskar risken för grundstötningar och kollisioner och därmed risken för skador på människor, miljö och egendom.

Sjöfartsverket tillhandahåller lotsning och biträde av lots till fartyg inom svenskt sjöterritorium. Sverige är indelat i sju s.k. sjötrafikområden som leds av en sjötrafikområdeschef. Själva lotsningen består av tre delar, nämligen beställa/administrera lotsningsuppdraget, transportera lotsen till och från uppdraget och slutligen själva utförandet av uppdraget.

Sjöfartsverket har ca 230 lotsar anställda. Någon särskild behörighet för att verka som lots krävs inte. De personer som rekryteras av Sjöfartsverket för att arbeta som lotsar har sjökaptensexamen och arbetslivserfarenhet från sjön.

Under år 2005 utfördes 41 316 lotsningar.

Regler om lotsning

I förordningen (1982:569) om lotsning m.m. (lotsningsförordningen) anges att det är staten som genom Sjöfartsverket tillhandahåller lotsar åt sjöfarande vid rikets kuster samt i Mälaren, Vänern och Trollhätte kanal. Sjöfartsverket tillhandahåller även i viss mån lots för biträde åt fartyg för färd utanför Sveriges sjöterritorium.

Endast lotsar som är anställda av Sjöfartsverket får anlitas för lotsuppdrag inom Sveriges sjöterritorium. Enligt lotsningsförordningen ska farvattens beskaffenhet, fartygs last eller bemanning eller andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön ligga till grund för Sjöfartsverkets föreskrifter om skyldighet att anlita lots.

Avgifter för lotsning

Avgiften för lotsning består av beställningsavgift, lotsningsavgift och reseersättning. Lotsningsavgiften beräknas på grundval av fartygets bruttodräktighet och lotsad tid. Nedsättning av lotsavgiften förekommer inom Vänerns sjötrafikområde, i Mälaren samt mellan Kullen och Falsterbo. Lotsavgifter debiteras i förhållande till lotsad tid och det lotsade fartygets storlek. Intäkterna från avgifterna täcker emellertid inte fullt ut kostnaderna för lotsningen, trots vissa justeringar under senare år. Underskottet täcks med intäkter från farledsavgifter.

Pågående projekt m.m.

Inom Sjöfartsverket pågår ett arbete med att utveckla informationen till sjöfarten genom förbättrade *VTS-centraler* (Vessel Traffic Service). Sjöfartsverket underhåller och förbättrar kontinuerligt farlederna och många fartyg uppgraderar kontinuerligt sin navigationsutrustning. Denna utveckling kan leda till en effektivare lotsning med ett bibehållande av en hög sjö- och miljösäkerhetsnivå.

Ny teknik har också på många sätt redan fått genomslag på sjöfartsområdet. Det gäller t.ex. i fråga om sjömätning, sjökortsframställning och genom *AIS-systemet* (Automatic Identification System) där transpondrar på

fartyg ger god information om fartygspositioner och deras rörelser. Denna information kommuniceras i sin tur med landbaserade stationer och omgivande fartyg.

Genom satelliter ges numera *information om isförhållanden*, vilket är av stor betydelse för planering av isbrytningsoperationer.

Vidare har Sjöfartsverket inlett ett projekt som syftar till att sätta fokus på den nya teknikens möjligheter inom lotsningsområdet. Avsikten är att konkret kunna definiera nya tekniska möjligheter som kan effektivisera verksamheten och vägas in som underlag vid *prövningen av lotsdispenser*.

Tidigare behandling i riksdagen

I propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) redovisades den dåvarande regeringens positiva syn på Sjöfartsverkets olika projekt för att stimulera användandet av ny teknik. I fråga om trafikens kostnadsansvar anfördes att den nuvarande modellen, där den övervägande delen av Sjöfartsverkets verksamhet finansieras av avgifter, bör fortsätta att gälla. Även strävandena mot en högre kostnadstäckning för lotsningsverksamheten bör fortsätta.

Utredning om lotsning

Regeringen beslöt den 30 november 2006 att tillkalla en särskild utredare för att utreda den svenska lotsningsverksamheten och föreslå de förändringar i denna som föranleds av utredningen.

Utredaren ska särskilt belysa hur *ny teknik* kan underlätta och effektivisera lotsarbetet. I detta arbete ska utredaren särskilt fokusera på i vilken utsträckning IT-lösningar kan bidra till förbättrad och effektiviserad lotsning. Utredaren ska även se över förutsättningarna att utveckla lotsning från en central i land, s.k. landbaserad lotsning, och hur denna teknik kan vidareutvecklas. I detta arbete bör utredaren undersöka om det finns möjligheter att dra paralleller med och inhämta kunskaper från det arbete som bedrivs i andra länder samt, om möjligt, inom luftfarten.

I utredarens uppdrag ingår att se över dagens *kriterier och villkor för att få lotsdispens* och se över om det finns anledning att föreslå förändringar som innebär ökade dispensmöjligheter. En särskild fråga som ska belysas är om en dispens för ett lägre befäl ska kunna användas även om ett fartygs befälhavare saknar sådan dispens. Utredaren ska också särskilt se över förutsättningarna för lotsdispens i Vänern och Mälaren och i synnerhet beakta den provverksamhet med vidgat lotsdispensförfarande som varit möjlig på Vänern, Göta älv och i Trollhätte kanal.

Vidare ska utredaren undersöka vilka *alternativa organisationsformer* för att bedriva lotsning som finns och dra slutsatser av de erfarenheter från undersökningen som kan vara av värde för den fortsatta svenska lotsningsverksamheten.

Utredaren ska särskilt belysa möjligheterna och konsekvenserna om också *andra aktörer än Sjöfartsverket* skulle ges möjlighet att bedriva lotsning. Tidigare fanns det i Sverige bl.a. hamnlotsar, vilket fortfarande finns kvar i ett antal länder. I det arbetet ska utredaren även göra en jämförande studie av hur våra närmaste grannländer har organiserat sin lotsning och hur denna finansieras.

Utredaren ska se över behovet av *införandet av en sådan särskild behörighet* och vem som ska utfärda en sådan behörighet oavsett organisationsform för lotsningen.

Härutöver ska utredaren analysera effekterna av den korssubvention som finns mellan lotsavgiften och farledsavgiften samt vilka konsekvenser det skulle få om subventionen ersattes med ett krav på full eller större kostnadstäckning för lotsningen.

Förutsättningarna för vidare kundanpassning av lotsningen ska beaktas i alla delar av utredarens arbete. I hela arbetet ska särskild vikt läggas vid effektivitets-, tillgänglighets- och kostnadsaspekter. Alla åtgärder som föreslås ska kunna genomföras med bibehållande av en god och hög sjösäkerhetsnivå. Utredaren ska föreslå de författningsändringar som övervägandena ger upphov till. Slutligen ska utredaren lämna en konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder, och i de fall föreslagna åtgärder innebär ekonomiska åtaganden för staten ska finansieringsförslag lämnas.

Utredaren ska redovisa resultatet av sitt arbete senast den 31 december 2007.

Motionen

I motion 2006/07:T261 av Staffan Anger (m) sägs att Sjöfartsverket bör utsättas för konkurrens när det gäller lotsverksamheten generellt i Sverige. Syftet härmed skulle vara att lotskostnaderna därmed skulle kunna sänkas. Som exempel på vad som anges vara monopolprissättning åberopas att lotskostnaderna i Mälaren skulle ha ökat med 100 % sedan år 2000. Bland de orsaker som nämns är att engelska inte accepteras som lotsspråk i Mälaren – till skillnad från vad som gäller för andra farleder.

Utskottets ställningstagande

I motionen efterfrågas en ökad konkurrens när det gäller lotsverksamheten i Sverige. Utskottet kan konstatera att regeringen i november 2006 tillkallade en särskild utredare med uppgift att utreda den svenska lotsningsverksamheten. Som framgår av direktiven avser en betydande del av de aspekter som ska belysas i utredningen sådana som direkt eller indirekt avser konkurrensen inom branschen och Sjöfartsverkets framtida position. Det gäller t.ex. uppgiften att undersöka alternativa organisationsformer och konsekvenserna av att också andra aktörer än Sjöfartsverket skulle ges möjlighet att bedriva lotsning.

Utskottet finner att kraven i motionen kan komma att bli tillgodosedda genom det resultat som utredaren kan komma fram till. Någon anledning för ytterligare åtgärd finns därmed inte och motion 2006/07:T261 av Staffan Anger (m) avstyrks med det sagda.

EU:s havspolitik

Utskottets förslag i korthet

Motioner (v) om en grönbok om EU:s framtida havspolitik avstyrks av utskottet, som anför att utskottet avser att behandla grönboken i särskild ordning.

Jämför reservation 2 (v, mp).

Bakgrund

Europeiska kommissionen presenterade i juni 2006 grönboken Unionens framtida havspolitik: En europeisk vision för oceanerna och haven (KOM (2006) 275). Syftet är att skapa en debatt om en möjlig framtida havspolitik för EU. Enligt kommissionens mening har olika politikområden som påverkar EU:s havsområden hittills utvecklats oberoende av varandra, utan hänsyn till hur helheten påverkas. De områden som berörs är bl.a. sjöfart, tekniskt kunnande inom fartygskonstruktion, kustturism, offshore, energi och fiske. Fragmenteringen har lett till att olika politiska mål har kolliderat med varandra, i vissa fall med negativa konsekvenser för havsmiljön eller för konkurrerande havsrelaterade aktiviteter.

Kommissionen konstaterar vidare att det råder ett ständigt tilltagande tryck på haven och en ökad efterfrågan på aktiviteter i anslutning till EU:s hav och havsområden. Slutsatsen är, menar kommissionen, att det finns ett stort behov av en samordnad havspolitik, som spänner över alla politikområden som har bäring på haven som resurs.

Enligt vad som uppgetts från Näringsdepartementet är regeringen positiv till att det skapas debatt om en framtida havspolitik för EU. Under konsultationsperioden för grönboken kommer en svensk ståndpunkt att tas fram. Grönboken har remitterats till drygt 160 instanser, och beredningen av inkomna svar pågår.

Motionerna

I motion 2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) hänvisar man till att Europeiska kommissionen – i samband med utarbetandet av den framtida havspolitiken – särskilt anför att EU behöver kunna ”bibehålla en konkurrenskraftig handelsflotta och en lönsam varvsindustri, vilket kräver en framsynt industripolitik som baseras på vetenskap, forskning och innovation inom ramen för ett hållbart europeiskt system för förvaltning av

havet”. Motionärerna anför att Sverige i den fortsatta politiska processen bör verka för att bindande miljökrav för sjöfarten införs samt att EU:s gemensamma, övergripande och heltäckande havs- och sjöfartspolitik tar sin utgångspunkt i ekosystemsanalysen, försiktighetsprincipen samt principen om att förorenaren betalar (yrkande 18).

Kraven om bindande miljökrav för sjöfarten och att EU:s gemensamma, övergripande och heltäckande havs- och sjöfartspolitik tar sin utgångspunkt i ekosystemsperspektivet, försiktighetsprincipen och principen att förorenaren betalar framförs även i motion 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

Syftet med den nu presenterade grönboken är att skapa en debatt om en möjlig framtida havspolitik för EU. Under kommissionens konsultationsperiod, som pågår till den 30 juni 2007, kommer en svensk ståndpunkt att tas fram. För att få underlag för en sådan har regeringen remitterat grönboken till ett stort antal instanser.

Inom ramen för den nya ordningen för EU-frågornas behandling i riksdagen har Grönboken om en framtida havspolitik för EU remitterats till trafikutskottet som avser att avge ett utlåtande. Mot bakgrund att utskottet ämnar behandla grönboken i särskild ordning senare under våren 2007 saknas skäl att i detta sammanhang närmare behandla motionerna 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5 och 2006/07: MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 18, som alltså avstyrks. Utskottet konstaterar samtidigt att de ledstjärnor som motionärerna efterlyser för att främja en hållbar sjöfartspolitik sammanfaller väl med de utgångspunkter som riksdagen med brett parlamentariskt stöd tidigare lagt fast inom miljöområdet.

Infrastrukturfrågor

Strategiska hamnar m.m.

Utskottets förslag i korthet

Förslag i motioner om bl.a. utpekande av vissa hamnar som strategiska (m, c, kd, s, v) avstyrks av utskottet som hänvisar till den pågående utredningen om hamnarnas samlade infrastruktur.

Bakgrund

Allmänt om hamnar

Sveriges kust är 270 mil lång och utgör därmed den längsta kuststräckan i EU:s medlemsländer. I Sverige finns i dag ca 50 allmänna hamnar som är öppna för allmän kommersiell sjöfart samt ett antal industri- och privathamnar, vilka i första hand är knutna till industriföretag. EU:s transeuropeiska transportnät, TEN-T, omfattar ett tjugotal svenska hamnar i kategori A, dvs. där den årliga godsvolymen uppgår till 1,5 miljoner ton eller det totala antalet passagerare per år är över 200 000.

Flertalet av de allmänna hamnarna ägs av kommunerna men driftsformerna varierar. Verksamheten drivs oftast i aktiebolagsform och det förekommer att bolagen även äger hamnen. Aktiebolaget är ofta kommunalägt. I vissa fall kan bolaget emellertid ha blandat ägande där kommunen vanligtvis har majoritet. Några hamnar drivs som en del av den kommunala förvaltningen. I några få hamnar drivs verksamheten av privata intressenter.

Över de svenska hamnarna transporterades år 2005 omkring 178 miljoner ton gods, vilket motsvarar 85 % av den svenska utrikeshandeln i ton räknat.

Den övervägande delen av godstransporterna till, från och inom Sverige sker i ett begränsat antal godsstråk. Hamnar avsedda för yrkesmässig fartygstrafik kan vara ägda av staten, en eller flera kommuner, privata företag eller vara en självstyrande offentlig institution, i vilka såväl stat och kommun som privata företag kan ha ägarintressen.

I sammanhanget kan också nämnas att Göteborgs hamn som den enda hamnen norr om Rotterdam som är utsedd i enlighet med CSI (the Container Security Initiative), vilket innebär en stor konkurrensfördel i EU-sammanhang.

Myndighet m.m.

Sjöfartsverket är den myndighet som fattar beslut om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och därtill hörande allmän hamn. Allmänna farleder och allmänna hamnar inrättas om detta är påkallat för den allmänna samfärdseln. Sjöfartsverket svarar även för utveckling och underhåll av de allmänna farleder som enligt Sjöfartsverkets bedömning bör handhas av staten. Allmänna farleder kan också helt eller delvis skötas av andra parter, såsom kommuner och industri- eller hamnföretag. När det gäller anslutningsfarlederna till de allmänna hamnarna ansvarar Sjöfartsverket normalt för farleden fram till hamnområdesgränsen medan hamnen ansvarar för farlederna inom hamnområdet.

Godstransportdelegationen

Godstransportdelegationen 2002 föreslog i sitt slutbetänkande, Godstransporter – noder och länkar i samspel (SOU 2004:76), att tre strategiska hamnregioner skulle utpekats för att möjliggöra både ett bättre utnyttjande

av den totala hamninfrastrukturen och att statens investeringar i anslutande landtransportinfrastruktur nyttjas på effektivaste sätt. De tre strategiska geografiska regionerna är västkusten, Skåne och mellersta ostkusten från Gävle till Norrköping inklusive Mälardelta. I dessa geografiska regioner ligger de flesta av de godstransportsstråk som identifierades i Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) rapport, Stråkanalyser för godstransporter (Sika Rapport 2001:1), och som anses vara av särskild betydelse för den svenska godstransportsförsörjningen. Godstransportdelegationen betonar att det är av stor vikt att den totala hamnstrukturen i nämnda hamnregioner nyttjas på effektivast möjliga sätt. Delegationen anser dels att staten bör ta initiativ till att en diskussion påbörjas bland berörda parter hur regionerna ska kunna enas om vilka åtgärder som är nödvändiga för ökad samordning och specialisering, dels att staten aktivt medverkar i denna process. Delegationen var även av uppfattningen att staten genom trafikverken borde ta ett utökat ansvar för väg- och järnvägsanslutningar till hamnarna i de regioner där parterna kommit överens om hur hamnstrukturen ska kunna nyttjas effektivare. Godstransportdelegationen föreslår att samtliga större investeringsprojekt inom Sjöfartsverkets ansvarsområde prövas och prioriteras såväl ur ett företagsekonomiskt som ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Statligt förhandlingsuppdrag

Genom beslut av dåvarande regeringen den 8 juni 2006 har en statlig förhandlare tillkallats (dir. 2006:61) för att ge förslag till åtgärder för hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör kunna utnyttjas mer effektivt.

Förhandlaren ska identifiera hamnar av strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka hamnar som ska ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I förhandlarens arbete med att bedöma vilka hamnar som ska vara prioriterade ska hela Sverige beaktas.

De utpekade hamnarna får en prioriterad ställning som noder i det svenska transportsystemet. Förhandlaren ska utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som ska ligga till grund för prioriteringen samt lämna förslag till hur kriterierna kan utvecklas i linje med de transportpolitiska målen. Dessa kriteriers påverkan på övriga samhällssektorer bör också beaktas. Förhandlaren ska också föreslå vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras. En prioriterad hamn ska förbinda sig att för en viss tid uppfylla vissa uppställda krav.

Förhandlaren ska ge förslag till åtgärder som sammantaget bör kunna bidra till ett mer rationellt utnyttjande av de utpekade hamnarnas samlade infrastruktur och resurser och på så sätt skapa förutsättningar för att uppnå än mer kostnadseffektiva godstransporter. I detta arbete ingår att ta initiativ till att undersöka möjligheterna både till en bättre samsyn och mer

ändamålsenlig rollfördelning mellan de olika hamnaktörerna och, om möjligt, till att skapa förutsättningar för ett ökat samarbete i olika former mellan aktörerna.

Förhandlaren ska även samråda med representanter för näringslivet och berörda myndigheter samt lokala och regionala företrädare för att ta del av deras synpunkter när det bl.a. gäller den framtida utvecklingen och behovet av godstransporter. I detta arbete ska förhandlaren särskilt samråda med Banverket i verkets arbete med att utveckla strategiska kombiterminaler. I uppdraget ingår också att belysa hur en koncentration av statliga resurser till infrastrukturen i anslutning till de strategiska hamnarna leder till en effektivare allokering av samhällets resurser samt att redogöra för om och i så fall hur infrastrukturinvesteringar bättre ska kunna samordnas mellan trafikverken och övriga aktörer.

De kriterier som bör gälla för att en hamn ska få en prioriterad ställning i transportsystemet bör utvecklas. Bland annat följande kriterier bör helt eller delvis vara uppfyllda för att prioritet ska bli aktuell.

- *I godsomsättningskriteriet* bör inte bara själva godsmängden ingå utan också godsets värde, antal lastenheter som hanteras, i vilken omfattning färjetrafik bedrivs i hamnen samt möjligheterna i hamnen att både erbjuda intermodala lösningar och omhändertar och vidarebefordra transitgods.
- *Infrastrukturkriteriet* syftar främst på hög standard på befintlig infrastruktur till och från en hamn och då både från land- och sjösidan samt tillgång till teknisk utrustning och hjälpmedel av hög kvalitet.
- *Miljökriteriet* kan t.ex. vara att hamnavgifterna måste ha en miljödifferenterad prägel, att det i hamnen bedrivs ett aktivt internt miljöarbete samt att farleden in till hamnen även i ett långsiktigt perspektiv lämpar sig väl för fortsatt fartygstrafik.
- *Säkerhets- och skyddskriteriet* syftar främst på att hamnen aktivt bedriver ett arbete som innefattar arbetsmiljö, trafiksäkerhet och att olika skyddsfrågor beaktas.
- *Utvecklingskriteriet* bör innefatta krav på redovisning av en analys av utvecklingspotentialen och vilken kundtillströmning som är att vänta i hamnen men även hur hamnverksamheten i övrigt, både på kort och på lång sikt, kan utvecklas när det gäller exempelvis markplanering.
- *Samarbetskriteriet* bör innefatta olika samarbetsformer mellan olika hamnar samt, om förutsättningar kan föreligga, över region- och nationsgränserna.

För att få en helhetssyn på den samlade infrastrukturen till och från en hamn ska förhandlaren se över principerna för kostnadsfördelningen när det gäller de allmänna farlederna samt presentera förslag på hur det framtida finansiella ansvaret för de allmänna farlederna bör vara utformat. I dessa överväganden ska alltså ingå både de farleder som går till och från

de av förhandlaren föreslagna prioriterade hamnarna samt övriga allmänna farleder. Förhandlaren ska även bedöma de regionala effekterna av ett eventuellt förändrat finansiellt ansvar för de allmänna farlederna.

Förhandlaren ska slutligen lämna en konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder. Särskilt ska miljöeffekterna av förhandlarens förslag belysas men även konsekvenserna för den regionala konkurrenskraften samt för näringslivet. I de fall föreslagna åtgärder innebär ekonomiska åtaganden för staten ska finansieringsförslag lämnas.

Utredaren ska redovisa sitt arbete senast den 1 oktober 2007.

Kommunalt beslut

Stockholms stads kommunfullmäktige beslöt den 12 juni 2006 att anta hamnstrategin "Att hamna rätt". Strategin innebär en utbyggnad av Norvik i Nynäshamn som container- och ro-rohamn. Containerverksamheten ska på sikt bort från Frihamnen och oljehanteringens läggs ned på Loudden. Värta- och Frihamnen ska användas främst för passagerartrafik och en ny kryssningsterminal föreslås, vilket möjliggör att frigjorda ytor kan bebyggas med bostäder. Härefter har kommunstyrelsen i februari 2007 beslutat föreslå kommunfullmäktige att godkänna genomförandet av utbyggnad av hamnen Stockholm-Nynäshamn (Norvikudden).

Motionerna

I motion 2006/07:T344 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) hävdas att Norvik har en potential för en djuphamn som inte finns någonstans i huvudstadsregionen mellan Gävle och Norrköping. Med en ny hamn i Norvik skulle skärgårdens långa och i vissa fall trånga farleder in till Stockholm kunna avlastas. Om hamnbygget kombineras med ett utbyggt dubbelspår på Nynäsbanan skulle även lastbilstrafiken i Stockholmsregionen kunna minskas kraftigt (yrkande 1). I motionen krävs vidare en skyndsam handläggning av olika tillståndsprövningar avseende Norviks hamn (yrkande 2).

En oro för överkapacitet av hamnar på ostkusten redovisas i motion 2006/07:T423 av Yvonne Andersson (kd) (yrkande 1). Mot bakgrund av denna skeptiska inställning till en ny hamn anser hon att den statlige hamnutredarens uppdrag att utse strategiska hamnar tydliggörs (yrkande 2).

Även i motion 2006/07:T241 av Jörgen Johansson (c) framförs synpunkten att allt statligt engagemang i byggnationen av Norviks hamn med tillhörande infrastruktursatsningar bör avvisas. Ett förverkligande av Norviks hamn resulterar, med största sannolikhet, i en nedläggning av hamnen i Västerås och Köping med omfattande lastbilstransporter på vägnätet i Mälardalen som följd. Utvecklingen förefaller därför gå i en helt annan riktning än strävan i våra miljömål. Då felsatsningar av det här slaget har såväl lokalt, regionalt som statligt ansvar är det viktigt att en helhetsbedömning av projektet görs (yrkande 2).

För att få en effektiv och långsiktig transportförsörjning för hela landet måste också ett antal hamnar längs Norrlandskusten prioriteras, hävdas det i motion 2006/07:T245 av Susanne Eberstein m.fl. (s). I utpekandet av dessa hamnar måste man självklart ta hänsyn till godsflöden och väg- och järnvägssystemets utformning. I en sådan bedömning faller det sig därför naturligt att Sundsvall, Umeå och Luleå prioriteras eftersom de dels har de största godsflödena, dels är punkter där flera Europavägar sammanstrålar och dessutom är naturliga järnvägsknutar.

I motion 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) begärs att regeringen lägger fram ett samlat förslag till vilka hamnar som ska ses som strategiska och även peka ut var det finns behov av en förstärkning av kombiterminaler. Motionärerna utgår från att den nuvarande regeringen inte motsätter sig resultatet av pågående utredningsarbete på områdena (yrkande 1).

Norrköpings hamn bör pekas ut som en av Sveriges strategiska hamnar, för vilka staten tar ett ökat ansvar för planering och finansiering av sjöfartens infrastrukturinvesteringar. Det är innebörden i motion 2006/07:T318 av Billy Gustafsson m.fl. (s). Denna hamn är en av landets största och har av trafikverken och näringslivet ansetts vara en av fyra betydelsefulla intermodala noder inom den nordiska triangeln, anför motionärerna som också hänvisar till de berörda kommunernas betydelse som Sveriges fjärde största storstadsregion.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla hamnarnas ytterst viktiga roll i det svenska transportsystemet. Det är därför med stor tillfredsställelse som utskottet konstaterar att en utredning har tillkallats med uppgift att lägga fram förslag till åtgärder för hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser ska kunna utnyttjas mer effektivt och därmed ge förutsättningar för än mer kostnadseffektiva godstransporter.

I de nu berörda motionerna har argument presenterats till förmån för att i motionerna särskilt namngivna hamnar eller regioner bör pekas ut som strategiska hamnar. Som har framgått i det föregående ska utredaren, bl.a. med utgångspunkt i ett antal preciserade kriterier, göra en prioritering av hamnarna. Vidare ska konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna för den regionala konkurrenskraften belysas. Utskottet ser det inte som lämpligt att föregripa resultatet av detta arbete eller i övrigt särskilt förorda vissa hamnar eller regioner. Med det nu anförda finner utskottet att motionerna 2006/07:T241 av Jörgen Johansson (c) yrkande 2, 2006/07:T245 av Susanne Eberstein m.fl. (s), 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1, 2006/07:T318 av Billy Gustafsson m.fl. (s), 2006/07:T344 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) yrkandena 1 och 2 samt 2006/07:T423 av Yvonne Andersson (kd) yrkandena 1 och 2 bör avslås av riksdagen.

Miljörelaterade sjöfartsfrågor

PSSA-frågor

Utskottets förslag i korthet

Fler slags skyddsåtgärder i Östersjön i enlighet med systemet för PSSA-klassning föreslås i en motion (v). I en annan (s) begärs åtgärder särskilt för fartygstrafiken i Öresund. Utskottet utgår från att regeringen noga följer upp hithörande frågor och avstyrker därmed motionerna.

Jämför reservation 3 (v, mp).

Bakgrund

Allmänt om PSSA-klassning

Särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) innebär att de stater som har jurisdiktion över området (kuststaterna) kan ställa specifika krav på trafiken i detta område. Det är den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) som – med stöd av resolution A. 927 jämte ett vägledningsdokument – har att fatta beslut om inrättande av ett PSSA på ansökan av berörda stater. Tre villkor finns för att ett havsområde ska kunna klassas som särskilt känsligt: särskilda oceanografiska förhållanden kräver skydd (t.ex. avseende vattencirkulation) – havsområdet bevisligen är av ekologisk, social, kulturell, ekonomisk eller vetenskaplig betydelse – internationell sjöfart kan skada havsområdet. Inom två år från principbeslutet om ett PSSA ska ansökarstaterna inkomma med en ansökan om de PSSA-anknutna skyddsåtgärder (Associated Protective Measures) som de önskar vidta. Det rör sig om följande typer av åtgärder, nämligen sjötrafikledning, rapporteringsplikt, regler för utsläpp, ruttplanering och lotsplikt. Krav på fartygs utformning, konstruktion, utrustning eller bemanning omfattas däremot inte. Även nya åtgärder – förutsatt att de faller inom IMO:s kompetens – är teoretiskt sett möjligt att föra in i IMO:s riktlinjer men också en sådan åtgärd som är möjlig enligt Unclos och som avser den exklusiva ekonomiska zonen. Unclos bestämmelser om fri genomfart i internationella sund ska dock alltid gälla.

Ett område som bedöms som särskilt känsligt för den internationella sjöfartens miljöpåverkan och behöver särskilda skyddsåtgärder kan av IMO klassas såsom ett PSSA. Vid en PSSA-klassning har den eller de berörda staterna möjlighet att föreslå vilka skyddsåtgärder för sjöfarten som de anser bör gälla i det klassade havsområdet. 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. De typer av skyddsåtgärder som kan vidtas i dag är skärpta utsläppsregler för olja, farliga flytande ämnen, avfall och svavel,

ruttsystem och rapporteringsplikt i enlighet med IMO:s regler för farledsplanering och anmälningsplikt, samt möjlighet att utse områden där fartygs trafik bör undvikas. Lotsplikt kan också regleras.

IMO reviderade år 2005 sina riktlinjer för PSSA-klassning i skärpande riktning.

PSSA-klassningen av Östersjön

Våren 2004 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) beslöt IMO den 2 april 2004 om ett principgodkännande av ansökan. Området avser hela Östersjön med undantag av de ryska delarna (dvs. utanför S:t 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 i enlighet med IMO:s riktlinjer. Följande åtgärder föreslogs i den ansökan som inlämnades i mars 2005.

- Två nya trafiksepareringssystem, nämligen norr om Rügen och norr om Bornholmsgattet. Trafiken ska styras så att kollisionsrisken minimeras i södra Östersjön, där trafiken är tät.
- Ändring av trafiksepareringssystemet söder om Gedser.
- Ändring av djupgåendet i den befintliga trafiksepareringen syd om Gotland och syd om Öland från maximalt 15 meter till maximalt 12 meter för att öka marginalerna.
- En rekommenderad djupvattenled från trafiksepareringen i Bornholmsgattet och upp mot Finska viken.
- Två områden som ska undvikas (Areas to be avoided), nämligen Hoburgs bank och Norra Midsjöbanken. Konkret innebär detta att fartyg över brutto 500 förbjuds att passera dessa områden, som är särskilt känsliga för havsmiljön.

Skyddsåtgärderna trädde i kraft den 1 juli 2006. Det finns inget hinder att begära ytterligare åtgärder, förutsatt att dessa är inom ramen för det nu gällande regelverket.

Uppdrag till Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har haft i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket utvärdera effekterna av de antagna skyddsåtgärderna kopplade till PSSA-klassningen av Östersjöområdet. Sjöfartsverket skulle med utgångspunkt i bl.a. denna utvärdering analysera behovet av att vidta ytterligare åtgärder för att skydda olika känsliga kust- eller havsområden från sjöfartens påverkan, utreda förutsättningarna för att genomföra lämpliga skyddsåtgärder – exempelvis inom ramen för PSSA-klassningen – samt belysa konsekvenserna av sådana åtgärder. En åtgärd som särskilt skulle analyseras är huruvida all handelssjöfart, inte bara djupgående fartyg, bör flyttas ut ännu längre syd och öster om Hoburgs bank.

Resultatet av utredningsuppdraget, som utarbetats av sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket, överlämnades till Näringsdepartementet den 7 mars 2007. I rapporten finns en tämligen utförlig beskrivning av vissa jurisdiktionsfrågor och av de regler som omger klassningen av ett havsområde såsom ett PSSA, eftersom dessa frågor framstått som oklara.

När det inledningsvis gäller de skyddsåtgärder för Östersjön som redan beslutats av IMO och som trädde i kraft den 1 juli 2006, är det för tidigt att värdera effekterna för sjösäkerheten och därmed för den marina miljön. Några konkreta och definitiva slutsatser från tillgängliga data är därför svåra att dra, anser inspektionen men hävdar ändå som ett generellt svar att åtgärderna på det hela taget haft avsedd effekt.

I rapporten redovisas även en översyn av vilka ytterligare åtgärder som skulle kunna övervägas för att på bästa sätt skydda Östersjön och vilka effekter sådana skulle få. När det gäller områden som ska undvikas bedöms åtgärderna inte ändamålsenliga, och i några fall skulle Sverige sannolikt inte kunna på ett godtagbart sätt kunna besvara de frågor som IMO ställer för att besluta åtgärderna. Vissa av de åtgärder som diskuteras bedöms strida mot det internationella regelverket. Sjöfartsinspektionen förordar bl.a. fortsatt information till sjöfartsnäringen om de skadliga effekterna av utsläpp, övervakning från luften, hamnstatskontroller och lagföring av överträdelser av bestämmelserna. På motsvarande sätt görs en genomgång även av åtgärderna trafiksepareringssystem i Ålands hav, trafik väster om Gotland, trafiken i Öresund samt trafiken till och från Gdandskbukten. De ytterligare åtgärder som diskuteras i rapporten är miljöpiloter, förbud för fartyg med viss flagg i Östersjön samt krav i fråga om konstruktion och bemanning av fartyg som seglar i Östersjön.

Vidare redovisas i rapporten den inom IMO pågående debatten om ett initiativ av Intertanko (tankfartygredarnas internationella organisation). Detta går bl.a. ut på att raffinaderierna skulle raffinera oljan på nytt sätt, vilket skulle kunna reducera luftföroreningarna av SO_x kraftigt.

Tidigare behandling i riksdagen

Frågor om PSSA-klassning och skyddsåtgärder i Östersjön har tidigare behandlats av riksdagen, senast våren 2006 (bet. 2005/06:TU12, rskr. 2005/06:223). Utskottet anförde därvid bl.a. följande.

Eftersom ungefär hälften av Östersjökusten tillhör Sverige kan det innebära att det är Sverige som råkar illa ut vid en olycka. Enligt utskottets mening har regeringen inte tagit frågan om skyddet av Östersjön på tillräckligt stort allvar. Visserligen kommer nu reglerna om de PSSA-anknutna skyddsåtgärderna att träda i kraft under år 2006, men utskottet anser att de hade kunnat genomföras tidigare och att åtgärderna inte är tillräckligt effektiva för att skydda Östersjön när det gäller säkerhet och miljö. Motionsvägen har väckts förslag om kraftfulla åtgärder som kan bidra till att detta syfte uppnås.

Sverige bör i EU verka för skärpta regler för fartygsleder genom känsliga havsmiljöområden samt för att ett system med miljölotsar för övervakning och kontroll av lastfartyg som trafikerar Östersjön ska upp-

rättas. Många av områdena i Östersjön är särskilt känsliga eller riskfyllda. Särskilt i det hårt trafikerade Bornholmsgattet bör det införas krav på lots eller motsvarande kompetens i besättningen. Även trafikseparering vid Bornholmsgattet är angeläget. Det är också viktigt att all handelssjöfart flyttas söder och öster om Høburgs bank, som utgör ett mycket känsligt område för sjöfåglar. Ett mycket såväl känsligt som riskfyllt område är Öresund, där såväl grundstötningar som kollisioner förekommer. En rad olyckor och tillbud i detta område visar att sjöfartens säkerhetssystem inte är tillfredsställande. Ett VTS-system är angeläget i detta område.

I fråga om fartygens beskaffenhet bör man kunna kräva dubbel boten och dubbelt skrov för fartyg som fraktar miljöfarligt gods i Östersjön. Vidare bör krav ställas på att alla oljetanker som trafikerar Östersjön under vintertid använder isklassförstärkt tanktonnage. För samtliga fartyg måste gälla höga krav på kontinuerlig tillsyn och ett bra underhåll. Likaså finns anledning att överväga skärpta bestämmelser när det gäller besättningens kompetens och erfarenhet, inte minst när det gäller de speciella krav som ställs vintertid. De olika rapporteringssystem som finns skulle behöva samordnas bättre för ökad effektivitet. Ett system för aktiv trafikövervakning/-rapportering i södra Östersjön bör upprättas.

Vidare är en utökad aktiv trafikövervakning/-rapportering nödvändig. Finland, Ryssland och Estland har genomfört ett utökat aktivt övervakningssystem av trafiken i Finska viken (Gofrep) och redovisar en 80-procentig minskning av olycksrisken efter ett års drift. Ett liknande system kan snabbt behöva upprättas för södra Östersjön.

Kustbevakningens/Sjöfartsverkets arbete med att knyta samman dagens olika rapporteringssystem ("Sjöbasis") bör vidare ges högsta prioritet, snabbt fullföljas och tas i funktion. Den modernisering av lednings- och övervakningscentraler som startats måste också snabbt genomföras.

Krav på dubbelskrov kan vara en åtgärd som är aktuell för Östersjöområdet. Strängare regler måste till för att åstadkomma säkrare fartyg och dubbelskrov för fartyg med miljöfarliga laster. I och med att Östersjön blir PSSA-klassad är det motiverat med strängare regler i Östersjön än vad som generellt gäller i EU:s territorialvatten. Transport av olja i enkelskroviga fartyg bör förbjudas snarast inom Sveriges ekonomiska zon. Den rättsliga grunden för en sådan bestämmelse bör klarläggas, då det internationella regelverket är svårtolkat. Enligt Sjöfartsverket är åtgärder avseende krav på fartygskonstruktion, besättningsutbildning och ekonomiskt ansvar för skador inte förenliga med vad som kan innefattas i PSSA-anknutna skyddsåtgärder. Denna tolkning är dock inte oomstridd.

De medvetna utsläppen av spillolja utgör ett ständigt miljöhot. Varje år registrerar den svenska kustbevakningen ca 400 illegala oljeutsläpp, utsläpp som sker vid fartygens normala drift, t.ex. vid rengöring av tankar. Mot denna bakgrund räcker det inte med att hamnarna agerar utifrån principen att det ska vara kostnadsfritt att lämna spillolja i hamn. Fartygen väljer ändå att skölja tankarna under gång i Östersjön, för att tjäna tid och därmed pengar. Riskan att fällas för det brott som oljeutsläppet utgör kan bedömas som mycket liten eller obefintlig. Det vore alltså värt att pröva tanken på ett ekonomiskt incitament att lämna spilloljan i hamn, på samma sätt som ett pantsystem. I detta pantsystem kan ingå såväl medel från oljebolagen som medel som annars skulle ha använts för oljesanering till sjöss, eller i värsta fall på strand, vilket i båda fallen är betydande belopp. Dessutom bör man ställa högre krav på de fartyg och besättningar som trafikerar Östersjön. Sve-

rige bör kraftfullt öka sina ansträngningar inom Helcom för att länderna lever upp till sina åtaganden om att fartygen ska kunna lämna sin spillolja gratis i alla Östersjöns hamnar.

Även om fartygshaverier står för en mindre andel av oljeutsläppen, måste det till en höjd beredskap mot oljeolyckor. Kapaciteten för nödutryckning och oljesanering måste ökas. Vidare bör beredskapen höjas genom att man bl.a. utser nödhamnar på så sätt som är avsett med EG-direktivet, och kapaciteten för nödutryckning och oljesanering bör ökas. Oljesanering på stranden är tio till hundra gånger dyrare än till havs. Billigast skulle det naturligtvis vara om oljeutsläppen aldrig gjordes.

En oljeskyddsfond bör införas. En sådan kan finansiera uppbyggnaden av det lokala och regionala oljeskyddet, men även nationella åtgärder borde prövas.

Vintersjöfarten är av särskilt intresse när det gäller att skydda Östersjön. Isläget i Östersjön om vintrarna kräver särskilda insatser. Oljetanker som trafikerar Östersjön under vintertid bör använda isklassförstärkt tanktonnage. För samtliga fartyg måste det gälla höga krav på kontinuerlig tillsyn och ett bra underhåll. Vikten av att besättningarna har hög kompetens och erfarenhet av de speciella krav som ställs vintertid bör också understrykas.

Krav på "Östersjökörkort" kan också prövas, och i syfte att stärka kunskaperna om miljöfrågorna vill utskottet även se krav på miljökompetens hos personalen på samtliga fartyg som trafikerar Östersjön. Krav på färdskrivare är också nödvändigt eftersom myndigheter etc. då kan se om ett fartyg otillåtet passerat ett marint reservat eller befunnit sig i ett område där det skett ett oljeutsläpp.

Bekvämlighetsflaggningen av fartyg utgör ett problem i miljöarbetet. Sverige bör verka för att bekvämlighetsflaggning avskaffas. För att uppnå detta är det nödvändigt att EU helhjärtat engageras för att förbjuda bekvämlighetsflaggningen. Så länge som bekvämlighetsflaggade fartyg finns kvar bör Östersjöländerna genom IMO verka för att det blir möjligt att införa lämpliga regler som begränsar bekvämlighetsflaggade fartygs tillträde till vatten och hamnar i Östersjön.

Utnyttjande av marknadskrafterna kan vara en effektiv åtgärd. Befraktaren bör ges ett större ansvar att välja transport, utarbeta kravspecifikation för upphandling av sjötransporter i Östersjön, informera om vem som använder vilka fartyg, genomföra åtgärder för att underlätta för kvalitetssjöfart, säkerställa att begreppet "kvalitetssjöfart" innebär fastställda kvalitetskrav på alla områden som påverkar miljön och vidareutveckla systemet med ekonomiska styrmedel. Inom all offentlig upphandling, t.ex. inom försvaret, ska ställas krav på miljösäkra sjötransporter.

Stimulansåtgärder även i övrigt kan vara av intresse. Utskottet vill förorda samverkansavtal mellan Sveriges redareförening, Svenskt Näringsliv och Sjöfartsverket om att lastägaren åtar sig att använda sig av fartyg som uppfyller vissa krav utöver de rent kostnadsmässiga. Man kan alltså stimulera branschen genom att inrätta någon form av miljömärkning eller miljöklassning.

Genom den senaste utvidgningen har EU kommit att innefatta fler viktiga sjöfartsländer. Detta innebär att EU har fått en stark röst i IMO, vilket också bör utnyttjas. Det är angeläget att regeringen nu samordnar sin verksamhet på sjöfartsområdet och gör tydligare prioriteringar för att åstadkomma effektiva åtgärder för Östersjöns säkerhet och miljö. Enligt utskottets mening bör Sverige agera stegvis, vilket innebär att först agera för överenskommelser inom Helcom, därefter föra upp frågorna till EU-nivå för att slutligen – inom EU:s ram –

verka för internationella bestämmelser inom IMO. Regeringen bör även arbeta aktivt med att ytterligare utveckla nationella åtgärder, särskilt sådana som är baserade på frivillighet och stimulans snarare än sådana som är regelbaserade.

Utskottet välkomnade att Sjöfartsverket skulle göra en utvärdering av effekterna, men utskottet ansåg att det i denna borde beaktas även de förslag som framförts i de behandlade motionerna och att en uttömmande redovisning borde göras av alternativ och av den vägning av motstående intressen som gjorts, allt i syfte att åtgärderna blir de mest ändamålsenliga och långsiktigt hållbara.

Sammanfattningsvis ansåg utskottet det angeläget att Sverige snarast arbetade vidare för att ytterligare utveckla instrumentet med PSSA-anknutna skyddsåtgärder. Utskottet hänvisade till att det i motionerna fanns en rad konkreta förslag som borde prövas i samband med det fortsatta arbetet med PSSA-anknutna skyddsåtgärder och i andra sammanhang. Särskilt angeläget är att Sverige aktivt bidrar till att Ryssland ansluter sig till PSSA-samarbetet.

Utskottet ansåg att riksdagen borde göra ett tillkännagivande till regeringen med den innebörd som redovisats. Mot bakgrund av det anförda tillstyrktes flertalet av de behandlade motionerna (m, fp, kd, c). Riksdagen anslöt sig till utskottets linje.

Motionerna

I motion 2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) framförs synpunkten att de skyddsåtgärder som nu har vidtagits inte helt kompenserar den riskökning som följer av ökad trafikintensitet som nu är fallet i Östersjön. Dessutom finns det inget som tyder på att den väntade trafikökningen kommer att ske med tonnage av bästa säkerhetsstandard. Vidare påpekar motionärerna att sådana krav som isklass eller dubbelskrov för fartyg som trafikerar Östersjöområdet inte kan tillgodoses genom att klassa området som särskilt känsligt. Mot bakgrund av detta måste en utveckling ske inom IMO:s internationella regelverk för skyddet av havsmiljön, speciellt i de områden som klassas som särskilt känsliga. Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden ska bli möjligt att med bindande regler reglera fartygens utformning, konstruktion, utrustning och bemanning. Krav på kväverening samt på att bästa bränsle ur miljösynpunkt används ska också kunna ställas. Utgångspunkt för ett sådant regelarbete bör vara den s.k. försiktighetsprincipen (yrkande 17).

I motion 2006/07:T400 av Kent Härstedt (s) begärs åtgärder för ökad säkerhet för fartygstrafiken i och kring Öresund. Motionären åberopar en kartläggning av sjöfartsmyndigheten i Danmark som visar att risken för fartygskollisioner eller grundstötningar är stor i detta område. Han förordar – såsom exempel på säkerhetshöjande åtgärder som bör vidtas – en komplettering av bojarna i trafiksepareringssystemet (TSS) och lotsplikt för tankfartyg och fartyg som bär farligt gods.

Utskottets ställningstagande

Östersjön är ett innanhav som är mycket känsligt för olika typer av störningar. Samtidigt utsätts Östersjöområdet för en ökande belastning i olika avseenden, inte minst på grund av sjöfarten. Under år 2006 passerade omkring 60 000 fartyg in och ut ur Östersjön; i varje ögonblick trafikerar omkring 1 300 fartyg Östersjön. Totalt transporteras årligen 800 miljoner ton gods på Östersjön. I takt med att Ryssland nu skeppar alltmer olja genom sina Östersjöhamnar ökar också trafiken med stora oljetankfartyg, och därmed kan risken för allvarliga oljeutsläpp öka. Eftersom ungefär hälften av Östersjökusten tillhör Sverige kan det innebära att det är Sverige som kan drabbas särskilt vid en olycka.

Som motionärerna påpekar måste det säkerhets- och miljörelaterade arbetet inom sjöfarten bedrivas i internationella organisationer. Utskottet konstaterar att Sjöfartsinspektionen under år 2006 antog en strategi för sitt internationella arbete. I strategin redovisas inspektionens prioriteringar 2006–2012 med angivande av – i stora drag – hur uppställda mål ska nås inom ramen för arbetet i internationella organisationer. Bland de frågor som behandlas är målbaserade standarder för skrovkonstruktioner och utvecklingen av e-navigation, som bl.a. gäller hur olika system kan integreras. Vidare deltar Sjöfartsinspektionen aktivt i arbetet med EU:s tredje sjösäkerhetspaket, som består av förslag till sju rättsakter. För två av dem, hamnstatsdirektivet och övervakningsdirektivet, har en allmän riktlinje kunnat antas av rådet.

I sammanhanget vill utskottet också erinra om det tidigare antagna direktivet om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (2002/59/EG). Enligt detta krävs att medlemsstaterna har den utrustning och de landbaserade anläggningar som krävs för att ta emot och bearbeta den s.k. AIS-information som fartyg sänder ut inom respektive medlemsstats vatten. Informationen ska också kunna utbytas mellan medlemsstaternas internationella system. Systemet, som nu är genomfört i EU:s medlemsländer, är för Östersjöområdets vidkommande integrerat inom ramen för det mellanstatliga arbetet i Helcom. Därmed är det möjligt för ett lands myndigheter att följa fartygsrörelser på andra länders territorier och att förbättra kunskapen om trafikmönster.

Såvitt särskilt gäller sjöfarten i Öresund kan nämnas att Sverige och Danmark är i färd med att inrätta en gemensam sjötrafikövervakningscentral med placering i Malmö.

Utskottet vill också hänvisa till det svar som miljöminister Andreas Carlgren lämnade den 16 mars 2007 med anledning av interpellationerna 2006/07:320 och 328 om Östersjön. Han anförde bl.a. att regeringen avser att överväga att ta ett bredare grepp för att tydliggöra sektorernas ansvar – speciellt jordbruk, sjöfart och fiske – för havsmiljön med syftet att förbättra miljökvaliteten i och förvaltningen av våra hav. Detta arbete inkluderar en kombination av tillsyn, uppstramning av krav samt incitament för att reducera utsläpp i kust- och skärgårdsområden. Vidare hänvisade han

till att regeringen med framgång verkar i de internationella sammanhangen för att Östersjön ska bli ett pilotområde för genomförandet av EU:s marina direktiv. Han sade sig hoppas att Helcoms aktionsplan för Östersjön blir ett viktigt bidrag till detta pilotområde och att det är ett mycket viktigt internationellt initiativ för att rädda Östersjön. Han omtalade att ett intensivt arbete pågår inom fyra prioriterade områden, däribland sjöfartens miljöproblem. Miljöministern framhöll att regeringen kommer att redovisa politik, program och åtgärder för sektorerna tvärs över när det gäller jordbruket, sjöfarten och fisket.

I det föregående har redovisats riksdagens tillkännagivande till den förra regeringen vid behandlingen våren 2006 med anledning av ett antal motioner om miljö- och säkerhetsfrågor i Östersjöområdet. Utskottet utgår från att den nuvarande regeringen noga följer upp hithörande frågor. Särskilt angeläget är att Sverige verkar för en vidareutveckling av IMO:s regelverk så att det omfattar alla komponenter när det gäller sjöfarten, dvs. interaktionen mellan infrastruktur, fartyg och bemanning.

Utskottet anser att något tillkännagivande av riksdagen inte är påkallat med anledning av motionerna 2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 17 och 2006/07:T400 av Kent Härstedt (s), som därmed avstyrks.

Utsläpp av olja

Utskottets förslag i korthet

Utskottet ser allvarligt på alla former av oljeutsläpp till vatten. Mot bakgrund av vidtagna åtgärder och pågående arbete för att hindra sådana utsläpp anses två motioner bli i huvudsaklig del tillgodosedda och avstyrks därmed.

Jämför reservation 4 (v, mp).

Bakgrund

Gällande regler

För att förhindra utsläpp av olja till följd av fartygshaverier finns ett omfattande internationellt regelverk. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1726/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov har bl.a. införts ett förbud mot transport av tunga oljor med oljetankfartyg med enkelskrov i EU:s vatten. Dessutom tidigarelades avvecklingen av sådana tankfartyg så att de ska vara utfasade till år 2010.

Hamnstatskontroll är en metod att kontrollera utländska fartyg i egna – hamnstatens – hamnar. De regler som styr denna verksamhet i Sverige är dels avtalet från år 1982 som går under benämningen Paris Memorandum

of Understanding on Port State Control (Paris MoU), dels det s.k. hamnstatskontrolldirektivet (1995/21/EG). Syftet med båda är att antalet undermåliga fartyg ska minskas. Inom ramen för EU:s tredje sjösäkerhetspaket ingår förslag till en ändring av hamnstatskontrolldirektivet som går ut på att kontrollerna i stället för att gälla 25 % av utländska fartyg i stället ska koncentreras på högriskfartyg.

I Marpol 73/78, som slutits inom *IMO*, finns regler om vilket avfall som fartyg får släppa ut och vilket som måste lämnas i land. Förhindrande av förorening från olja regleras i Marpol Annex I. Ett reviderat annex trädde i kraft den 1 januari 2007.

Inom ramen för samarbetet inom *Helcom* har ett handlingsprogram utarbetats som syftar till att skydda miljön i Östersjön från skadlig påverkan från fartyg. I detta handlingsprogram, den s.k. Östersjöstrategin, finns rekommendationer om obligatorisk avfallslämning från fartyg till mottagningsanordningar i land utan extra kostnader för fartyget. Vidare ska tillsynsmyndigheten vid inspektion av fartyg kontrollera att den obligatoriska avfallslämningen har fullgjorts.

Inom *EU* antogs år 2000 ett direktiv om mottagningsanordningar i hamn för fartygsrelaterat avfall och lastrester. Till skillnad från bestämmelserna i Marpolkonventionen tar direktivet sikte på inte bara fartygens skyldigheter utan även hamnarnas när det gäller att tillhandahålla mottagningsanläggningar för avfallet. År 2005 antogs dels direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelse, dels rambeslut 2005/667/RIF om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg. I direktivet definieras vad som ska anses utgöra överträdelse. Genom beslutet åläggs medlemsstaterna att se till att överträdelse omfattas av effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner.

I den *nationella lagstiftningen* finns motsvarande bestämmelser huvudsakligen i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Det gäller även sanktionssystemet som trädde i kraft den 1 januari 2007 (prop. 2005/06:209, bet. 2006/07:TU2, rskr. 2006/07:4).

Tidigare behandling

Hösten 2000 antog riksdagen (bet. 2000/01:TU5) regeringens förslag till ändringar i lagen som syftade till ett genomförande i svensk lagstiftning av Östersjöstrategin för mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och därtill hörande frågor. En bärande tanke i regelverket är att avgift för avfallsmottagning aldrig får tas ut av ett enskilt fartyg i direkt form, dvs. ”no special fee”-principen. Det innebär att fartyget aldrig får debiteras avgift baserat på hur stor mängd avfall som fartyget lämnar. Däremot är det tillåtet att ett fartyg debiteras en generell avfallsavgift, som även debiteras alla fartyg som anlöper hamnen, oavsett om och i vilken mängd fartyget lämnar avfall. Syftet med principen är att undvika att fartyg slänger ut sitt avfall i havet för att slippa betala en speciell avgift.

När riksdagen våren 2006 behandlade den transportpolitiska propositionen (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5) kunde konstateras att regeringen beträffande frågan om säker sjöfart anfört att arbetet med att bl.a. få bort undermåliga fartyg bör prioriteras. I fråga om miljöstörningar från sjöfarten hade regeringen anfört att det krävs ytterligare insatser för att minska utsläppen till vatten, t.ex. av olja från fartyg, och för en harmoniserad tillämpning av avgiftssystemet för mottagning av avfall i hamnar.

Motionerna

I motion 2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) krävs att Sverige inom arbetet med de internationella konventioner som rör sjöfarten ska verka för höjda säkerhetskrav för fartyg och skärpta sanktioner mot oljeutsläpp. Motionärerna hänvisar till att sjötransporterna av olja i dag uppgår till 160 miljoner ton/år och beräknas öka till runt 250 miljoner ton år 2015. Ständigt rör sig 2 000 stora fartyg med olja och farliga kemikalier samt passagerarfärjor på havet, och trenden går mot allt större fartyg, påpekas det. Förekomsten av undermåliga fartyg ökar olycksrisken och oljeutsläppen (yrkande 15).

Sjöfarten är ett i grunden energisnålt och miljömässigt bra transportslag, påpekar man i motion 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v). Hittills har dock svaga miljökrav gjort sjöfarten betydligt sämre miljöanpassad än den skulle kunna vara. Enligt motionärernas mening 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 höjs kraftigt (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utsläpp av olja från sjöfarten innebär ett stort hot mot det marina livet och förorsakar avsevärda kostnader. Utskottet ser därför allvarligt på alla former av oljeutsläpp.

När det gäller utsläpp av olja till följd av fartygshaverier kan konstateras att det alljämt finns fartyg som brister i sjöduglighet och säkerhet. Fartygshaverierna svarar emellertid för en bråkdel av alla oljeutsläpp till havs. Utskottet erinrar om det arbete som bedrivs inom IMO och EU för att fartyg med enkelskrov ska mönstras ut och ersättas med fartyg med dubbelt skrov. Utskottet förutsätter att Sverige i dessa sammanhang prioriterar arbetet med att få bort undermåliga fartyg från den internationella sjöfarten.

Den största delen av utsläpp av olja från sjöfarten är resultatet av att oljerester avsiktligt pumpas ut från maskinrum eller släpps ut såsom oljeförorenat barlastvatten under resans gång. I detta sammanhang vill utskot-

tet påminna om den skärpning av sanktionssystemet som trädde i kraft den 1 januari 2007, då vissa nya straffrättsliga regler mot förorening från fartyg trädde i kraft (prop. 2005/06:209, bet. 2006/07:TU2, rskr. 2006/07:4).

När det gäller den s.k. Östersjöstrategin utgår utskottet från att Sverige agerar kraftfullt inom bl.a. Helcom för en harmoniserad tillämpning av avgiftssystemet för mottagning av avfall i hamnarna.

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet att motionerna 2006/07: MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 15 och 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 2 i huvudsaklig del kommer att bli tillgodosedda; de avstyrks därmed.

Utsläpp av svavel och kväve

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till vad som redovisats, bl.a. pågående utredning om ett utsläppshandelssystem för kväve- och svaveloxider inom sjöfartssektorn, avstyrker utskottet tre motioner i ämnet (s, v).

Jämför reservation 5 (s, v, mp).

Motionerna

I motion 2006/07:T242 av Jasenko Omanovic och Agneta Lundberg (båda s) sägs att regeringen bör verka för att bunkerolja av miljöklass 1 blir tillgänglig i alla Europas hamnar. Utsläppen av dieselavgaser från sjöfarten är ett stort miljöproblem. De allra flesta fartyg saknar katalysator för avgasrening och använder svavelhaltig bunkerolja av ur miljösynpunkt mycket dålig kvalitet. Vissa svenska rederier har installerat katalysatorer och använder bunkerolja av miljöklass 1 i sina fartyg. Ett stort problem för dessa rederier är att det oftast är mycket svårt att få tag på bunkerolja av tillräckligt god kvalitet i andra europeiska hamnar. Bristen på bunkerolja av god kvalitet i Europa förhindrar att katalysatorer installeras på fler fartyg. Därmed får vi onödigt höga luftföroreningar från sjöfarten. För att inte utvecklingen ska leda till av fler fartyg med katalysatorer stoppas är det nödvändigt att den svenska regeringen agerar kraftfullt för att förmå övriga EU-länder att se till att bunkerolja av miljöklass 1 blir tillgänglig i alla Europas hamnar.

I motion 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) krävs att Sverige – inom ramen för de internationella konventioner som finns för skydd av haven – bör agera för att det ska bli möjligt att inom PSSA-områden endast sjöfart med kväverening av bränslet blir tillåten. Vidare bör Sverige verka för en reglering av fartygsbränsle så att endast det från miljösynpunkt bästa bränslet ska kunna användas inom ett särskilt skyddat havsområde (yrkande 3).

Sverige bör inom IMO agera aktivt för införande av på 90 % kväverening för fartyg, begärs det i motion 2006/07: MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v). Det finns i dag få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt jämfört med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. 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 det finns följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Sverige bör därför aktivt agera inom IMO för att krav på 90 % kväverening ska kunna ställas på fartyg (yrkande 16).

Kompletterande uppgifter

Tidigare behandling

Riksdagen har behandlat frågor om bunkerolja – och därmed utsläpp till luft av svavel- och kväveföreningar – vid en rad tidigare tillfällen, senast våren 2006 (bet. 2005/06:TU12). Utskottet anförde därvid bl.a. följande.

Utskottet konstaterade att frågan om bunkerolja av låg kvalitet – med åtföljande utsläpp av svavelföreningar till luft – blivit än mer aktuell under senare år till följd av den ökade trafiken med kryssningsfartyg och färjor. Det hänvisades till det i Sverige sedan år 1998 tillämpade systemet med farleds- och hamnavgifter som är differentierade med avseende på svavelhalt i fartygsbränsle och minskning av kväveoxidutsläpp. Vidare påminde utskottet om att Sjöfartsverkets arbete med att utforma, kvalitets-säkra och fastställa rutiner för planering, genomförande och uppföljning av miljöarbetet intensifierats. Vidare hade Sjöfartsverket getts i uppdrag av regeringen att tillsammans med berörda myndigheter vidareutveckla åtgärdsstrategin för effektivare energianvändning och transporter. Rapporteringen av arbetet ska göras till det miljömålsråd som finns inom Naturvårdsverket enligt de riktlinjer som miljömålsrådet utfärdar. Utskottet åberopade också den då framlagda transportpolitiska propositionen i vilken den dåvarande regeringen redovisat sin bedömning att Sverige även fortsättningsvis bör verka kraftfullt inom det internationella arbetet för att minska utsläppen av luftföreningar från sjöfarten. Inom IMO kommer regeringen att verka för en skärpning av Marpols regler om luftföreningar. Arbetet i EU har resulterat i skärpta gränsvärden för svavel i marina bränslen för fartyg i hamn och för färjor genom att direktiv 2005/33/EG antogs den 1 juli 2005. I direktivet finns även en plan för hur EU ska gå vidare med ytterligare kravskärpningar. Av direktivet framgår vidare att medlemsstaterna ska verka för internationella lösningar inom ramen för IMO, i syfte att få till stånd en global minskning av den maximalt tillåtna svavelhalten i marina bränslen.

Utskottet konstaterade således att frågan om bunkeroljans svavelhalt drivs aktivt av Sverige och att man även inom EU söker åstadkomma acceptabla lösningar. Som redovisats i propositionen arbetar Sverige också för

att man även internationellt ska öka användningen av miljödifferenterade farledsavgifter. I sammanhanget erinrade utskottet om möjligheten för fartygen att – när de ligger i hamn – utnyttja landbaserad elström, för att på så sätt luftföroreningarna från sjöfarten ska minska i hamnområdet och närliggande omgivning. Berörda motioner avstyrktes.

Uppdrag

Genom ett regeringsbeslut i juni år 2006 gav Näringsdepartementet i uppdrag till Sjöfartsverket att, tillsammans med Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och Statens institut för kommunikationsanalys (Sika), utreda ett utsläppshandelssystem för kväve- och svaveloxider inom sjöfartssektorn. Resultatet av uppdraget ska redovisas senast den 2 maj 2007.

Arbetet inom IMO

Inom ramen för arbetet inom IMO pågår en översyn av annex VI till Marpolkonventionen. Arbetet beräknas vara färdigt för generalförsamlingens beslut i december 2007. Översynen rör samtliga skadliga emissioner från sjöfarten som finns reglerade i annexet. Skulle man inte kunna nå enighet – dvs. att skärpta regler med global verkan införs – finns alternativa möjligheter att för vissa angivna områden införa specialregler. Ett sådant gäller redan nämligen för svaveloxider. Sedan år 2006 gäller i Östersjöområdet till och med Kattegatt (i höjd med Skagen) ett område som benämns SECA I (SO_x emission control area), där fartygen bara får drivas med olja med en svavelhalt på högst 1,5 %. Under år 2007 kommer även motsvarande regler att införas för Nordsjön (SECA II). Inom ramen för EU-arbetet pågår överväganden även om liknande skyddsområden när det gäller kväveoxider, som går under arbetsnamnet NECA (NO_x emission control area).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar i likhet med förra gången då motioner om bunkeroljans svavelhalt behandlades i riksdagen att Sverige driver frågan aktivt. Sverige arbetar även för att man även internationellt ska öka användningen av miljödifferenterade farledsavgifter. Ett exempel på att arbetet har varit framgångsrikt är införandet av SECA I i Östersjöområdet och det förestående införandet av SECA-område II i Nordsjöområdet. Vidare vill utskottet peka på arbetet inom EU med vad som betecknas NECA. Enligt vad utskottet har erfårit föredrar samtliga medlemsstater i IMO globala – och inte EU-grundade – regler för NO_x-utsläpp.

I sammanhanget vill utskottet åter påminna om att fartygen – när de ligger vid kaj – kan utnyttja landansluten elström. Detta system innebär sålunda att fartygets hjälpmotorer kan stängas av. Svenska hamnar ligger i en internationell jämförelse väl framme i att kunna erbjuda elanslutning.

Systemet leder till en bättre miljö i hamnens närområde när utsläpp av kväveoxider och svaveloxider men även partiklar från inneliggande fartyg kan reduceras med stora mängder.

I det föregående har redovisats det uppdrag som Sjöfartsverket, tillsammans med Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och Statens institut för kommunikationsanalys (Sika), har getts av Näringsdepartementet och som går ut på att utreda ett utsläppshandelssystem för kväve- och svaveloxider inom sjöfartssektorn.

Med hänvisning till vad som här har redovisats anser utskottet att motionerna 2006/07:T242 av Jasenko Omanovic och Agneta Lundberg (båda s), 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 3 och 2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 16 helt eller delvis är tillgodosedda och därmed bör avslås av riksdagen.

Miljödifferentierade hamnavgifter

Utskottets förslag i korthet

En motion (v) med krav på miljödifferentierade hamnavgifter avstyrks.

Jämför reservation 6 (v, mp).

Bakgrund

Systemen med miljödifferentierade farleds- och hamnavgifter

År 1998 infördes i Sverige ett system med ekonomiska styrmedel i form av miljödifferentierade farledsavgifter. Systemet var resultatet av en trepartsöverenskommelse mellan Sjöfartsverket, Sveriges Hamnar och Sveriges Redareförening.

Hösten 2001 tillkännagav riksdagen sin uppfattning att en översyn av farledsavgifterna snarast borde genomföras i syfte att skapa ett avgiftssystem som ger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar marginalkostnadsprincipen (bet. 2001/02:TU1). I juni 2003 presenterade Regeringskansliet en översyn av farledsavgifterna och ett förslag till nya farledsavgifter (Nya farledsavgifter, Ds 2003:41). Rapporten omfattade analyser av hur skatter och avgifter påverkar konkurrenssituationen mellan skilda trafikslag, dvs. om vissa trafikslag i högre omfattning än andra kan sägas täcka de samhällsekonomiska marginalkostnaderna genom de skatter och statliga avgifter de betalar. Analysresultatet visade sig känsligt bl.a. för hur olika utsläpp till luft värderas. Utredningens samlade slutsats var att sjöfartsavgifterna sannolikt var måttligt snedvridande vid en analys på trafikslagsnivå. Samtidigt konstaterades att färjor och passagerarfartyg i mindre omfattning täckte sina marginalkostnader genom de statliga sjöfartsavgifterna än övriga fartyg. I linje härmed föreslogs att farledsav-

gifterna skulle höjas för passagerarfartyg och färjor men sänkas för övriga fartyg. Förslaget innehöll också en ökad miljödifferentering och en närmare koppling mellan avgifter och trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader. Det nya systemet infördes den 1 januari 2005.

För att få rabatterna krävs intyg från Sjöfartsverket om att fartyget i fråga uppfyller kraven. Det beräknas att drygt 1 000 fartyg är SO_x-certifierade och ca 35 är NO_x-certifierade. Intygen har en giltighetstid på tre år. Sjöfartsverket kontrollerar efterlevnaden genom stickprovskontroller.

Ett 30-tal hamnar har infört miljödifferenterade avgifter avseende utsläpp av kväve- och svaveloxider. I vissa hamnar ger även dubbelskrov hos fartyget och segregerade ballasttankar rabatter. Hamnarna avgör själva vilka taxor som ska gälla, och miljödifferenteringen kan därför variera.

Motionen

När nu Östersjön är klassad som PSSA krävs att även hamnavgifterna differentieras så att miljöbelastningen från fartygen ytterligare kan minskas, anføres det i motion 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v). Hamnarna på västkusten bör ta ut en avgift som är mer miljöstyrande (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

Som redovisats i det föregående finns sedan år 1998 ett system med miljödifferenterade avgifter för de svenska farlederna för vilka Sjöfartsverket ansvarar. I en motion begärs nu att det ska införas avgifter så att även hamnarna ges möjligheter att påverka utsläppen till luft från sjöfarten. Den miljöpåverkan som avses gäller framför allt kväve- och svaveloxidutsläppen från fartygstrafiken.

Utskottet konstaterar inledningsvis att sjöfarten regleras av internationella bestämmelser. Hamnföretagen kan således inte ålägga rederierna att vidta åtgärder som att använda lågsvavligt bränsle, installera katalysatorer eller annan kväveoxidrening. Däremot är det möjligt för hamnföretag att genom ekonomiska styrmedel påverka sjöfarten till miljöförbättringar. Av det föregående framgår att sådana styrmedel också tillämpas av flertalet hamnföretag genom rabatterade hamnavgifter för fartyg som drivs med lågsvavligt bränsle och har kväveoxidreducerande teknik. Vissa hamnar ger rabatt även för t.ex. tankfartyg med dubbelskrov och för fartyg som sopsorterar eller minimerar sina avfallsmängder. Det kan tilläggas att flera hamnföretag också har speciella miljöpris, som varje år delas ut till rederier eller andra aktörer för berömvärda satsningar inom miljöområdet.

Utskottet kan också vitsorda att flera rederier vidtagit åtgärder för att minska miljöbelastningen utöver vad olika regelverk stipulerar. Denna utveckling bejakas av utskottet som förutsätter att rederiföretagen fortsätter med sina insatser för att aktivt förbättra sjöfartens miljöegenskaper.

I sammanhanget vill utskottet påminna om att hamnarna i de allra flesta fall inte är statliga och att det därför inte är möjligt för staten att föreskriva hur avgifter ska tas ut eller vara utformade. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motion 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4.

Behörighetsfrågor

Åtgärder för minskat underskott på seniorbefäl

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker en motion (s) om behörighet inom sjöfarten med hänvisning till tidigare ställningstagande i frågan.

Motionen

Enligt vad som sägs i motion 2006/07:T227 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) seglar i dag flera fartygsbefäl som överstyrmän med sin klass 2-behörighet i närfartsområde, men de saknar möjligheter att höja sin behörighet utan att sluta eller ta tjänstledigt för att segla som andrestyrman i oceanfart. Då det i dag råder brist på seniorbefäl (överstyrmän och befälhavare) och inte på juniorbefäl (andrestyrman) hamnar man i en situation där seniorbefäl med anställning ska ut och söka juniorbefattningar som är få.

Motionären föreslår en ändring i kraven för sjökaptensexamen så att de 18 månader som ska göras i Europafart och oceanfart kan göras i närfart eller vidsträcktare fart. Genom detta skulle man utan att sänka kvaliteten på framtida befälhavare kunna få bort underskottet på seniorbefäl och låta överstyrmän och andrestyrmän kliva upp och ta framtida befälhavartjänster i de rederier de verkar i.

Kompletterande uppgifter

STCW-konventionen

Konventionen från år 1995 om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers och den tillhörande koden, STCW 95) antogs detta år av Internationella sjöfartsorganisationen. Syftet med STCW 95 är att främja säkerhet och miljöskydd till sjöss.

Sverige och de flesta andra sjöfartsnationer har godkänt STCW 95 och ska därmed följa den. Även EU har antagit konventionen och har gjort den tvingande för medlemsstaterna. De svenska utbildningarna till sjöingen-

jör och sjökaptens styrs delvis av STCW 95. Sjöfartsverket har i uppgift att granska att de svenska utbildningarna och sjöfarten följer kraven i STCW 95.

Förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal bygger i stor utsträckning på STCW 95-konventionen. Enligt förordningen kan motsvarighet till svensk befälsbehörighet ges till andra nationers sjöbefäl. En sådan behörighet ger sålunda rätt för utländska sjöbefäl att segla på svenska fartyg under svenska regler. Sjöfartsverket har hittills godkänt den civila sjöbefälsutbildningen i Norge, Polen och Filippinerna.

Vissa befälsbehörighetsregler saknar motsvarighet i STCW 95, nämligen indelningen av behörigheterna i fyra olika s.k. farter. Dessa är inre fart, närfart, Europafart och oceanfart.

Som har framgått i det föregående har STCW 95 införlivats med EG-rätten genom direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk, senast ändrat genom direktiv 2003/103/EG. Medlemsstaterna måste således utfärda behörighetscertifikat till sjöfolk i överensstämmelse med dessa normer.

Bestämmelser om behörighet m.m. för sjöpersonal finns i förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal. För att få behörighet som sjökaptens ska sökanden ha avlagt sjökaptensexamen. Härutöver krävs sjöpraktik som syftar till att ge erfarenhet av de uppgifter som ska utföras i de befattningar som vederbörande har rätt att tjänstgöra i. Efter att ha fått behörighet av lägst klass V ska man sålunda ha tjänstgjort till sjöss i minst 36 månader som fartygsbefäl på handelsfartyg med en dräktighet om minst 500. Av denna tid ska minst 18 månader ha fullgjorts i närfart eller vidsträcktare fart, varav minst 9 månader som befälhavare eller överstyrman på ett fartyg med en dräktighet om minst 3 000 i lägst Europafart eller som annan styrman i oceanfart på ett fartyg med en dräktighet om minst 3 000.

Det är Sjöfartsverket som har att pröva om behörighetsvillkoren är uppfyllda och utfärda behörighetsbevis och certifikat. Sjöfartsverket får medge att den som utan att ha den teoretiska utbildning eller praktik som erfordras för viss behörighet har fått en likvärdig utbildning eller praktik ska få behörighetsbevis för denna behörighet. Medgivandet får förses med villkor och återkallas när det finns skäl till det.

Tidigare behandling i riksdagen

Riksdagen har behandlat ett likalydande motionsyrkande vid tidigare tillfällen, senast våren 2006. Utskottet anförde därvid följande.

Våren 2005 behandlade riksdagen ett likalydande motionsyrkande. Enligt vad utskottet hade inhämtat var frågor om seniorbefäl föremål för regeringens avgörande år 2002. Sjöfartens Nationella Samrådsorgan hade i en skrivelse till Näringsdepartementet föreslagit en ändring av behörighetsförordningen på motsvarande sätt som nu begärs i den aktuella motionen.

Sjöfartsinspektionen, som yttrade sig i regeringsärendet, tillstyrkte inte den föreslagna ändringen i behörighetsförordningen. Inspektionen menade att det endast är en liten del av praktiken som ska fullgöras på fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000 i Europafart eller vidsträcktare fart för behörighet som fartygsbefäl klass V. Att ta bort den delen av kravet skulle leda till att sjömannen är sämre förberedd för de befattningar han har rätt att tjänstgöra i, var slutsatsen. Utskottet sade sig ha förståelse för de problem som kom till uttryck i motionerna. Såvitt gällde kravet på Europasjöfart kunde konstateras att det i dag råder andra familjeförhållanden. Kravet innebär att den berörde måste vara frånvarande från hemmet under en relativt lång tid; alternativet är att säga upp sig eller begära tjänstledighet.

Utskottet förutsatte att olika faktorer, såsom rådande familjeförhållanden och särskilt förvärvad kompetens, kan beaktas utan att högt ställda säkerhetskrav åsidosätts vid ställningstaganden om behörighetsfrågor. Därmed ansåg utskottet att syftet med motionsförslagen blev tillgodosett och de avstyrktes.

Sedan motionen behandlades förra året har inget framkommit som föranleder utskottet att göra ett ändrat ställningstagande. Mot denna bakgrund avstyrks motion 2005/06:T605 (s).

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening saknas även nu skäl för riksdagen att ändra sitt tidigare ställningstagande, varför utskottet avstyrker motion 2006/07:T227 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s).

Sjösäkerhet och sjöräddning

Sjöräddningsverksamhet i Östersjön

Utskottets förslag i korthet

En motion om sjöräddningen i Östersjön avstyrks mot bakgrund av att påtalade problem med underskott på räddningsbåtar synes vara lösta.

Bakgrund

Myndighetsuppgifter m.m.

Sjöfartsverket har ansvaret för att planera, leda och organisera den svenska sjöräddningstjänsten. Området är svenskt territorialvatten, visst internationellt vatten och de tre största svenska insjöarna. Förutom Sjöfartsverkets

personal och material deltar andra statliga och kommunala organ samt Sjö- räddningssällskapet i organisationen. Varje år utförs ca 1 000 sjöräddnings- uppdrag, varav ca 80 % gäller fritidsbåtar.

För ledning av räddningsinsatser inom den svenska sjöräddningsregio- nen finns en sjöräddningscentral (MRCC, Maritime Rescue Co-ordination Centre), belägen i Göteborg. Den är en del av sjö- och flygräddningscen- tralen som Sjöfartsverket och Luftfartsverket gemensamt driver och som är samlokaliserad med Kustbevakningens regionledning och Försvarsmaktens sjöbevakningscentral. Larm till sjöräddningen kommer i huvudsak in via SOS Alarm och larmnumret 112, eller direkt på sjöfartens internationella radiosystem som t.ex. VHF-kanal 16, vilken passas dygnet runt av sjörädd- ningscentralen.

Målet för sjöräddningen är att en nödställd i 90 % av alla fall ska kunna undsättas med en flyg- eller ytenhet inom 90 minuter efter det att ett larm inkommit till sjöräddningscentralen.

Kustbevakningen svarar för sjötrafikövervakning riktad mot såväl yrkessjö- farten som fritidsbåttrafiken på svenskt territorialvatten och i viss utsträck- ning på internationellt vatten. Myndigheten bedriver också sjösäkerhetstill- syn i enlighet med en särskild överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Vidare har myndigheten en ständig beredskap för miljö- räddningstjänst, vilket även utgör en beredskap som utnyttjas för sjörädd- ning. Kustbevakningens medverkan vid tillsyn av fartyg är reglerad i en särskild överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Sjöräddningssällskapet (Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne [SSRS]) är en ideell förening som bildades år 1907 för att öka intresset för räddning av skeppsbrutna men också för att införskaffa medel till nöd- värdig räddningsutrustning. Verksamheten, som drivs utan bidrag från staten, omfattar 60 sjöräddningsstationer med sammanlagt drygt 120 rädd- ningskryssare och räddningsbåtar stationerade utefter Sveriges kust samt Vänern, Vättern, Mälaren och Hjälmaren. Mer än 1 200 frivilliga besätt- ningsmän bemannar räddningsenheterna året runt under dygnets alla tim- mar. Årligen utförs 1 700–1 800 uppdrag, varav hälften är sjöräddning och sjuktransporter.

Motionen

Sjöfartsverket ska – såsom ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige – se till att Sjöräddningssällskapet (SSRS) även i fortsättningen får till- gång till de utsjögåtar som SSRS behöver, framhålls i motion 2006/07: T380 av Kerstin Andersson m.fl. (s). Bakgrunden till motionärernas krav är att SSRS, som under sju år har lånat tre stycken Stridsbåt H 90 av För- svarsmakten, hösten 2006 tvingades återlämna dessa. Motionärerna pekar på det stora behovet av sådana utsjögåtar och anser att det är hög tid att finna en permanent lösning för SSRS tre sjöräddningsstationer som dispo- nerat båtarna.

Kompletterande uppgifter

Tidigare behandling

Motioner m.m. om SSRS kärnverksamhet har behandlats vid en rad tillfällen i riksdagen, bl.a. våren 2006 (bet. 2005/06:TU12). Med anledning av den då framlagda motionen omtalade utskottet inledningsvis att man inom Näringsdepartementet inte hade nåtts av några indikationer om att Sjöräddningssällskapet och dess kärnverksamhet skulle vara ifrågasatta. Härfter hänvisade utskottet till att regeringen i den transportpolitiska propositionen framhöll de viktiga insatser som Sjöräddningssällskapet gör för att rädda människor i nöd. I denna hade regeringen också anfört att det finns stora fördelar med att utveckla samutnyttjande, samfinansiering och samlokalisering av olika intressenters helikopterresurser. Regeringen anförde att den skulle följa arbetet i denna fråga med stort intresse. Det gällde särskilt övergången till ett civilt system för räddningshelikoptrar. I och med det nya systemet skulle sjöräddningskapaciteten avsevärt förbättras, enligt regeringen. Utskottet avstyrkte berörd motion med hänvisning till det anförda.

Utskottets ställningstagande

I den nu aktuella motionen konstateras att de tre stridsbåtarna hösten 2006 av Sjöfartsverket återlämnades till Försvarsmakten. Utskottet har inhämtat att Sjöfartsverket har arbetat vidare för att nå en lösning och att det inför kommande säsong kommer att finnas båtar på plats. Såvitt gäller Fårö hyrs en båt för en period om två år, för Holmsund kan en ny lotsbåt komma att kunna användas även för räddningsuppgifter och för Hasslö kommer SSRS att kunna hålla med en egen resurs. Med hänvisning till det nu anförda finner utskottet att syftet med motion 2006/07:T380 av Kerstin Andersson m.fl. (s) är eller kommer att bli uppfyllt. Den avstyrks därför.

Utbildning i sjösäkerhet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet utgår från att regeringen med utgångspunkt i Vinnovas förstudie och situationen i övrigt vad gäller behovet av utbildning i Sverige i sjösäkerhet låter vidta de åtgärder som bedöms lämpliga. Därmed avstyrks en motion (s) i ämnet.

Bakgrund

Våren 2003 efterlyste den statliga innovationsmyndigheten Vinnova, inom ramen för sitt sjösäkerhetsprogram, förslag till en förstudie om den framtida sjösäkerhetsutbildningen i Sverige. Studien skulle ha ett internationellt perspektiv och ge underlag för en eventuell grundligare genomgång och

utveckling av svensk utbildning och träning inom sjösäkerhetsområdet. Uppdraget lades på Landsort Maritime AB, att genomföras i samråd med Sjöfartshögskolan i Kalmar, Chalmers Lindholmen Sjösäkerhetscentrum, Sjömansskolan i Stockholm och Sjöfartsverket.

I sammanfattning anfördes bl.a. följande i förstudien. Den sjösäkerhetsutbildning och -träning som ges den enskilde sjömannen formas i de allra flesta avseenden av vissa drivkrafter. Det är dock ovisst huruvida inträffandet av större fartygsolyckor är den faktor som mest av allt ger incitament till en utveckling mot fler och andra utbildnings- och kompetenskrav. Samlandet runt internationella överenskommelser, oftast inom ramen för IMO, blir ramen för nya utbildningar som dessa olyckor aktualiserat. I slutändan avgör enskilda länders ambitioner hur den konkreta utbildningen ska utformas – och tillåtas att utformas. Bland IMO:s alla medlemsländer finns stora variationer i respektive lands utbildningssystem.

I förstudien redovisas en överblick över ansatser och ambitioner av olika slag. Också erfarenheter från utbildare såväl som från fartyg redovisas. Ett speciellt underlag kommer också från ett idéseminarium med utbildare och aktiva fartygsbefäl, där två katastrofscenarier användes som underlag för att resonera runt kompetensbehov. Det svenska utbildningssystemet sätts in i sitt internationella perspektiv. Den svenska situationen karakteriseras enligt förstudien av frånvaro av helhetsgrepp, av en låg ambition visavi IMO:s krav på realism i träningen, frånvaro av repetitionskrav och av kortare kurser för stora grupper ombordanställda jämfört med utbildningar i andra länder.

Förstudien inriktades på att peka ut de frågor, avvägningar och möjligheter man bör inrikta ett grundligare strukturellt arbete på. Slutsatserna har därför formulerats i tio grundläggande frågor, vilkas svar avses ge besked om vilken sjösäkerhetsutbildning Sverige bör ha, såväl till volym och form som till innehåll.

Motionen

Svenska ombordanställda bör ges utbildning och träning i sjösäkerhet: Detta är innebörden i motion 2006/07:T402 av Kent Härstedt (s). Det erinras om att det internationella regelverket efter Estoniaolyckan och andra fartygskatastrofer under senare tid har genomgått stora förändringar. Detta har också föranlett stora investeringar i anläggningar för sjösäkerhetsutbildning världen över, anför motionären och hävdar samtidigt att Sverige i detta avseende släpar efter. De förslag som presenterats i en förstudie, finansierad av Vinnova, bör följas upp och därmed utgöra ett första steg i åtgärder på området.

Utskottets ställningstagande

Utbildning i sjösäkerhet ingår i utbildningen vid ett antal utbildningsorgan, däribland Sjöfartshögskolan i Kalmar.

Såsom framgår av den förstudie som har refererats i det föregående och som har finansierats av Vinnova saknar Sverige emellertid en större, samlad sjösäkerhetsanläggning av sådant slag som finns i några av våra grannländer, t.ex. i Mariehamn. Enligt vad utskottet har erfarit har Sverige godkänt den sjösäkerhetsutbildning som genomförs i Norge, Finland och Danmark, och Sverige har också skrivit avtal om att få utnyttja anläggningar i dessa länder för utbildningsändamål.

Utskottet utgår från att regeringen med utgångspunkt i Vinnovas förstudie och situationen i övrigt vad gäller behovet av utbildning i Sverige i sjösäkerhet låter vidta de åtgärder som bedöms lämpliga. Med anledning av det nu anförda avstyrker utskottet motion 2006/07:T402 av Kent Härstedt (s).

Sjöfart i vissa regioner

Vänernsjöfart

Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottets mening torde den nu genomförda s.k. Väneröverenskommelsen innebära en grund för fortsatt utveckling av Vänersjöfarten. Med hänsyn härtill och till pågående utredning om lotsningsverksamheten i Sverige avstyrker utskottet tre motioner (s, fp).

Motionerna

Det är av yttersta vikt att de statliga och regionalpolitiska transportbidragen inte missgynnar Vänersjöfartens konkurrensutveckling, framhålls det i motion 2006/07:T292 av Carina Ohlsson m.fl. (s). En del åtgärder har gjorts för att förbättra förutsättningarna, främst i fråga om Trollhätte kanal. Flera återstår emellertid, anför motionärerna, och arbetet brådskar. Enligt motionärernas mening har sjöfarten i Vänern en viktig regional- och miljöpolitisk betydelse. Utan denna hade industrin runt Vänern inte haft samma konkurrenskraft som den nu har.

Även i motion 2006/07:T297 av Christina Oskarsson m.fl. (s) sägs att förutsättningarna för Vänersjöfarten bör förbättras. Motionärerna påpekar att det finns en stor outnyttjad kapacitet i vattenleden och Vänerns hamnar. De menar att marginalkostnaderna för ytterligare fartyg därmed är låga.

Sjöfart är ett både miljömässigt och ekonomiskt effektivt transportslag, framhålls det i motion 2006/07:T355 av Christer Winbäck m.fl. (fp). Ytterligare transporter skulle kunna lockas över till sjöfarten förutsatt en fortlöpande modernisering av hamnar och lastsystem, anför motionärerna som anser att detta gäller inlandshamnar, särskilt de i Vänern. Folkpartiet vill

att insjöfarten stimuleras, bl.a. genom ändrad hamnpolitik och avgiftssättning. Regeringen uppmanas att lägga fram förslag till system som innebär att insjö- och kustsjöfarten i Sverige kan öka och därmed tryggas (yrkande 12).

Utskottets ställningstagande

Vänern är med sin yta om 5 648 kvadratkilometer Sveriges största innanhav och med en månghundraårig tradition av godstransporter till sjöss. Sex av de elva hamnarna ingår i Vänerhamn AB, ett hamnbolag som bildades år 1994 och som till ca 90 % ägs av berörda kommuner. Totalt hanteras uppemot 3 miljoner ton gods på Vänern per år.

Utskottet vill inledningsvis erinra om om att en särskilt utsedd förhandlingsman i september 2002 presenterat den s.k. Väneröverenskommelsen, som innehöll förslag till åtgärder som sammantaget skulle sänka Vänersjöfartens kostnader och öka dess effektivitet. Åtgärderna syftade till att skapa förutsättningar för en fortsatt utveckling av handelssjöfarten på Vänern. Överenskommelsen var också i linje med EU:s strävanden att styra över vägtransporter till kust- och kanalsjöfart, och EU har satsat på ett projekt med nya kanalfartyg mellan norra Vänern och Duisburg i Tyskland.

Sjöfartsverket gavs i uppdrag att följa genomförandet av överenskommelsen och lämnade en rapport i september 2003 till både regeringen och parterna om resultatet. I rapporten konstaterade man att flertalet punkter i överenskommelsen hade fullföljts och att kvarvarande punkter skulle komma att genomföras. Ett viktigt åtagande som härefter har genomförts är Sjöfartsverkets övertagande av Väners Seglationsstyrelsens verksamhet, vilket genomfördes den 1 juli 2004. Vidare inledde Sjöfartsverket en kompletterande uppföljning av Väneröverenskommelsen i april 2005. Därvid kunde konstateras att de återstående åtgärderna, nämligen borttagandet av Göteborgs hamns passageavgifter och omstruktureringen och rationaliseringen av Vänerhamn AB, skulle komma att genomföras. Dåvarande regeringen anmälde i budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:1 utg. omr. 22) att Väneröverenskommelsen därmed är fullföljd.

Enligt utskottets mening torde genomförandet av Väneröverenskommelsen innebära att en grund har lagts för en fortsatt utveckling av Vänersjöfarten. I sammanhanget vill utskottet också peka på att såväl utredningen om strategiska hamnar som den om lotsningsverksamheten, vilka båda har redovisats i det föregående, berör även Vänersjöfarten. Såvitt gäller den om lotsningsverksamhet ska utredaren bl.a. utreda hur ny teknik kan användas för att effektivisera lotsningen men också utvärdera den lotsdispens som provats på Vänern och i Göta älv. Med hänvisning till det nu anförda avstyrker utskottet motionerna 2006/07:T292 av Carina Ohlsson m.fl. (s), 2006/07:T297 av Christina Oskarsson m.fl. (s) och 2006/07:T355 av Christer Winbäck m.fl. (fp) yrkande 12.

Skärgårdssjöfart

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det viktigt att sjöfarten i våra skärgårdar ges förutsättningar att bedrivas på ett effektivt sätt inom ramen för högt ställda säkerhetskrav. En motion (fp) i ämnet avstyrks.

Motionen

Sjöfartsverkets tolkning och tillämpning av EU:s sjösäkerhetsdirektiv när det gäller äldre fartyg ifrågasätts i motion 2006/07:T316 av Gunnar Andrén (fp). Motionären anser att Sjöfartsverkets beslut med anledning av bestämmelserna inte beror på brister i säkerheten hos sådana fartyg. Där emot har verkets agerande medfört att äldre fartyg, t.ex. s/s Blidösund, inte längre kan trafikera hela skärgården på sådant sätt som har skett under 100 år. Detta är till stort men för såväl turismen som försörjningsmöjligheterna i skärgården, betonar han (yrkande 9).

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser det viktigt att sjöfarten i våra skärgårdar ges förutsättningar att bedrivas på ett effektivt sätt inom ramen för högt ställda säkerhetskrav. Med konstaterande av att motionen rör frågan om myndighets tillämpning av rättsliga regler – något som det inte ankommer på riksdagen att ha synpunkter på – avstyrks motion 2006/07:T316 av Gunnar Andrén (fp).

Fritidsbåtar

Register för fritidsbåtar

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till pågående utredning om fritidsbåtar, inklusive frågan om ett register, avstyrks motioner (s, v) i denna fråga. Jämför reservation 7 (s, v, mp).

Bakgrund

Tidigare behandling

Utskottet behandlade frågan om ett register för fritidsbåtar senast våren 2006 (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5). Inledningsvis påminde utskottet om att riksdagen redan år 1995 riktat ett tillkännagivande till regeringen om att det statliga fritidsbåtsregistret borde återinföras. Utskottet

sade sig därför välkomna regeringens bedömning att registreringsplikt borde införas för vissa fritidsbåtar och att det därmed inte hade några invändningar mot att regeringen vidtar åtgärder för att genomföra detta. Enligt utskottets bedömning var detta en angelägen åtgärd i arbetet med en förbättrad säkerhet till sjöss. Genom registrering, med tydligt registreringsnummer, skapas förutsättning för en säker identifiering av fritidsbåtar, vilket underlättar övervakningen av fritidsbåtar. Samtidigt försvåras smitning från olycksplats. Detta var, enligt utskottets mening, av största vikt, inte minst mot bakgrund av att de senare årens utveckling, som ovan angetts, inte varit i linje med det av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålet. En registrering av fritidsbåtar underlättar dessutom identifieringen av stulna båtar, anfördes det. De behandlade motionsyrkandena avstyrktes; en reservation (m, fp, kd, c) anmälades.

Motionerna

I motion 2006/07:T246 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s) pekar man på att det i dag finns skatt på fritidshus samt husvagnar och husbilar. Däremot är fritidsbåtar undantagna, trots att sådana ofta representerar ett stort förmögenhetsvärde, anför motionärerna. De framhåller att återinförandet av ett [statligt] båtregister är en förutsättning för en båtskatt. Ett sådant register skulle dessutom vara till hjälp för polis, tull, sjöräddning, hamnvakter och försäkringsbolag när en båtägare behöver identifieras. I sammanhanget sägs att regionalpolitiska hänsyn bör tas vid inrättandet av registret; motionärerna anser att en sådan verksamhet med fördel kan decentraliseras. Ulvön i Västernorrland nämns som lämplig lokalisering.

I motion 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) begärs att regeringen lägger fram ett förslag till båtregister. Motionärerna påminner om pågående utredning om vilka båtar som ska ingå i ett sådant register (yrkande 9 i denna del).

Det finns ett stort behov av ett statligt, obligatoriskt båtregister, är innebörden i motion 2006/07:T375 av Peter Jeppsson m.fl. (s). Motionärerna hänvisar till att frågan uppmärksammats i kontakter med Sjärräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen och tullen. Ett båtregister anses kunna underlätta vid olyckstillbud, förebyggande sjösäkerhetsarbete och uppklärande av båtsölder. Motionärerna förordar samtidigt en finansiering genom avgifter.

I motion 2006/07:T411 av Anneli Särnblad och Marita Ulvskog (båda s) efterfrågar man ett återinförande av det obligatoriska båtregistret. Ett sådant register skulle underlätta för många parter, såsom polisen, tullen och Kustbevakningen. Motionärerna hänvisar till att såväl Sjöfartsverket som polisen anser att det skulle bli ökad säkerhet och bättre ordning på sjön med ett sådant register.

I motion 2006/07:Sk221 av Jennie Nilsson m.fl. (s) sägs att ett allmänt och obligatoriskt register för fritidsbåtar bör upprättas i Sverige, eftersom ett sådant register i sin tur är en förutsättning för att en båtskatt ska kunna införas (yrkande 1).

Kompletterande uppgifter

Översyn av frågan om fritidsbåtar

Dåvarande regeringen tillkallade våren 2006 en utredare med uppgift att se över frågan om fritidsbåtar.

Enligt vad som har framkommit kan två olika slags båtkörkort bli aktuella och en lag härom införas under hösten 2008. Det ena ska avse båtar som är 7 meter långa och/eller går fortare än 10 knop. En åldersgräns på 15 år övervägs. Det andra slaget av båtkörkort förutses gälla för båtar som går fortare än 25 knop (höghastighetskort). I detta fall avses åldersgränsen sättas vid 18 år. Vidare ska övergångsregler föreslås.

Även en databas med uppgifter om fritidsbåtar kan komma att införas. Syftet är att underlätta sökandet efter stulna båtar eller komma i kontakt med båtägare som har råkat köpa en farkost behäftad med tillverkningsfel. I utredarens uppdrag anges att en sådan databas inte ska leda fram till en båtskatt.

Enligt uppgift från Näringsdepartementet ska resultatet av utredarens arbete redovisas i en departementspromemoria under våren 2007.

Utskottets ställningstagande

En utredare har av den förra regeringen getts i uppdrag att undersöka förutsättningarna för bl.a. införande av ett obligatoriskt båtregister. Utskottet anser att resultatet av utredarens arbete och förutsedd remissbehandling bör avvaktas. Med hänvisning härtill är någon åtgärd från riksdagens sida inte aktuell, och utskottet avstyrker därför motionerna 2006/07:Sk221 av Jennie Nilsson m.fl. (s) yrkande 1, 2006/07:T246 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s), 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9 i denna del, 2006/07:T375 av Peter Jeppsson m.fl. (s) och 2006/07:T411 av Anneli Särnblad och Marita Ulvskog (båda s).

Förarbevis för fritidsbåtar

Utskottets förslag i korthet

En motion (v) med krav på förarbevis för att få framföra vissa större eller snabbgående motorbåtar avstyrks av utskottet, som anser att pågående utredningsarbete inte bör föregripas.

Bakgrund

Tidigare behandling

Våren 2006 behandlade utskottet regeringens proposition Moderna transporter och ett antal motioner om fritidsbåtar (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5). Regeringen hade i propositionen hänvisat till att riksdagen våren 2005 gjort ett tillkännagivande om att regeringen snarast borde låta utreda förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis för vissa fritidsbåtar. Bakgrunden var att antalet allvarliga olyckor i svenska farvatten minskar i alla sjötrafik kategorier utom för fritidsbåtarna. Utskottet konstaterade i sin tur att en ökad omfattning av fritidsbåtstrafiken, ökad motorstyrka och allmänt högre hastigheter till sjöss innebar att detta problem tenderade att växa och att utvecklingen därmed inte var i linje med det av riksdagen beslutade målet om en halvering av antalet allvarliga olyckor för bl.a. fritidsbåtar under perioden 1998–2007. Det fanns inte heller några tecken på att buller och andra miljöstörande effekter från fritidsbåtstrafiken minskade, anförde utskottet. Utskottet ansåg att riksdagen borde godkänna förslaget. Därutöver framhöll utskottet att i den fortsatta hanteringen borde frågan om den frivilliga verksamhet med utbildning och utfärdande av olika typer av förarintyg för fritidsbåtar som redan finns på fritidsbåtmarknaden särskilt beaktas. Även frågan om övergångsregler och krav på utbildning av båtförare som redan har lång yrkesmässig erfarenhet borde behandlas i det fortsatta utredningsarbetet, anförde utskottet, som avstyrkte alla motionsyrkanden. En reservation (m) anmälde. Riksdagen hade ingen annan uppfattning än utskottet.

Utredningsuppdrag

Som har redovisats i det föregående har en utredare haft i uppdrag att särskilt se över frågor rörande fritidsbåtar, och en departementspromemoria kommer att presenteras senare under våren 2007.

Motionen

I motion 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) efterfrågas ett förslag från regeringen med krav på förarbevis för vissa större eller snabbgående fritidsbåtar. I sammanhanget förordas också krav på utbildning som innehåller någon form av praktik. Motionärerna konstaterar att båtlivet har förändrats under senare år bl.a. genom att alltfler båtar blir snabbare och har större motorstyrka (yrkande 9 i denna del).

Utskottets ställningstagande

Sverige är ett av världens båtätaste länder med uppemot två miljoner svenskar som får en del av sin rekreation genom båtlivet. Dessutom är båtturen utbredd i Sverige med besökare från ett stort antal länder.

Utskottet nödgas konstatera att olyckor och tillbud med fritidsbåtar allttjämt förekommer, även om nivån är i stort sett oförändrad under de senaste åren. Som framgår av Sjöfartsverkets sektorsrapport för år 2006 har alkohol allttjämt en stor roll i uppkomsten av olyckor, och hos de äldsta båt användarna brister det fortfarande när det gäller användandet av flytväst. Sådana olyckor där en för hög hastighet har inverkat fortsätter visserligen att öka, men från en låg nivå. Den dominerande olyckstypen är – liksom tidigare – män över 50 år i små båtar i mindre vatten.

Utskottet konstaterar att även frågan om förarbevis för fritidsbåtar är föremål för den utredning som utskottet hänvisade till i det föregående. Inte heller beträffande denna fråga vill utskottet föregripa utredarens arbete.

I sammanhanget vill utskottet dock understryka vikten av att polisen och Kustbevakningen kontrollerar efterlevnaden av gällande regelverk.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion 2006/07: T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9 i denna del.

Vattenskoterfrågor

Utskottets förslag i korthet

Två motioner om vattenskoterfrågor (m, fp) avstyrks av utskottet, som erinrar om pågående processer i EG-domstolen avseende svensk lagstiftnings förenlighet med EG-rätten.

Bakgrund

Gällande regler

Fritidsbåtsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/44/EG av den 16 juni 2003 om ändring av direktiv 94/25/EG) innehåller regler om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar.

Enligt *förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter* avses med vattenskoter en farkost vars längd understiger fyra meter och som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på farkosten snarare än befinner sig i den.

Vattenskotrar får användas endast i allmän farled och i sådana vattenområden för vilka berörd länsstyrelse har meddelat föreskrifter. Sådana föreskrifter ska dock alltid meddelas för

- vattenområde som är så starkt påverkat av annan mänsklig verksamhet att tillkommande buller och andra störningar från vattenskoteranvändning inte kan anses utgöra en betydande olägenhet för allmänheten eller miljön,

- vattenområde utan närhet till bostadsområde eller fritidshusområde och som har ringa värde för natur- och kulturmiljövården, biologisk mångfald, friluftslivet, fritidsfisket eller yrkesfisket och
- annat vattenområde där vattenskoteranvändning inte medför olägenheter för allmänheten genom buller eller andra störningar och inte heller medför risk för skador eller störningar av betydelse för djur- eller växtlivet eller spridande av smittsamma sjukdomar.

Länsstyrelsen får också meddela föreskrifter om avgränsning av allmänna farleder för vattenskoteranvändning, om det behövs för att vissa angivna olägenheter eller skaderisker inte ska uppkomma, samt om körning till och från allmän farled.

Vidare ska länsstyrelsen på lämpligt sätt hålla information tillgänglig för allmänheten om var vattenskotrar får användas. Innan länsstyrelsen beslutar föreskrifter om användning av vattenskotrar inom ett vattenområde ska den samråda med Sjöfartsverket, Kustbevakningen och berörd kommun.

Den som framför en vattenskotter ska anpassa färdväg, hastighet och färd-sätt så att människor och djur inte störs i onödan. Den som framför en vattenskotter i strid mot berörda paragrafer eller föreskrifter döms till penningböter. Straff döms däremot inte ut om gärningen är belagd med straff i brottsbalken, sjölagen (1994:1009) eller annan lag. Sjöfartsverket har rätt att medge dispens i enskilda fall för användning av vattenskotter vid sjö-räddning eller för annat samhällsnyttigt ändamål.

Tidigare behandling

I samband med att utskottet våren 2006 behandlade regeringens proposition Moderna transporter togs även en motion om vattenskotrar upp (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5). Syftet var att användningen av vattenskotter borde falla under samma regelverk som användningen av fritidsbåtar, eftersom det, enligt vad som anfördes, inte är motiverat med en mer restriktiv reglering av vattenskotrar. Utskottet konstaterade för sin del att användningsområdena för dessa två fordonstyper för det mesta inte sammanfaller. Vattenskotern används i mindre utsträckning för transporter. Att ha särregler för denna kategori var därför enligt utskottets mening motiverat, och motionsförslaget avstyrktes.

Ärenden i EG-domstolen

Frågan om de svenska reglernas förenlighet med EG-rätten är föremål för prövning i två mål i EG-domstolen.

Det ena fallet gäller ett åtal som väckts vid Luleå tingsrätt mot två personer för att de i augusti år 2004 framfört vattenskotrar i vatten där det enligt vattenskotterförordningen inte var tillåtet att använda vattenskotter. Enligt åtalet är det ostridigt att dessa vatten varken utgör allmänna farleder i enlighet med vattenskotterförordningen, där vattenskotteranvändning är tillåten, eller vatten där behörig länsstyrelse har meddelat att vattenskotteranvändning är tillåten i enlighet med vattenskotterförordningen. De tilltalade

åberopade till sitt försvar att vattenskoterförordningen är oförenlig med EG-rätten eftersom den strider mot dels EG-fördraget (artiklarna 28 och 30), dels fritidsbåtsdirektivet och dels informationsdirektivet. Tingsrätten begärde i mars 2005 ett tolkningsavgörande av EG-domstolen i vissa specificerade frågor (mål C-142/05). I december 2006 har generaladvokaten vid EG-domstolen föreslagit domstolen att avge svar enligt bl.a. följande.

- *Fritidsbåtsdirektivet* utgör inget hinder för nationella bestämmelser som förbjuder vattenskoteranvändning av hänsyn till miljöskyddet, så länge dessa inte strider mot bestämmelserna i fördraget, särskilt artikel 28.
- Nationella bestämmelser, i vilka användningsformerna för varor föreskrivs, utgör ingen åtgärd med motsvarande verkan i den mening som avses i *artikel 28*, förutsatt att dessa bestämmelser gäller för samtliga berörda näringsidkare som bedriver verksamhet inom det nationella territoriet och att de såväl rättsligt som faktiskt påverkar avsättningen av inhemska varor och varor från andra medlemsstater på samma sätt samt inte är produktrelaterade. Användningsförbud eller nationella bestämmelser varigenom endast en marginell användning av en vara är tillåten, förutsatt att de (nästintill) hindrar varans tillträde till marknaden, utgör däremot åtgärder med motsvarande verkan, vilka är förbjudna enligt artikel 28, förutsatt att de inte är motiverade enligt artikel 30 eller av tvingande hänsyn.
- En nationell bestämmelse är oproportionerlig och därför inte motiverad om den innehåller ett förbud mot vattenskoteranvändning också i sådana vatten där länsstyrelserna ännu inte har beslutat om det krävs ett användningsförbud av hänsyn till miljöskyddet, förutsatt att det i denna bestämmelse inte anges någon rimlig tidsfrist för när länsstyrelserna ska ha fattat beslut i denna fråga.
- Enligt *informationsdirektivet* är en medlemsstat endast skyldig att anmäla en redan anmäld föreskrift på nytt, om de förutsättningar som anges i artikel 8.1 tredje stycket är uppfyllda.

Det andra fallet gäller Handens tingsrätt som likaledes har begärt ett förhandsavgörande av EG-domstolen i likartade frågor (mål C-433/05).

Det är ovisst när EG-domstolen kan förväntas avge dom i respektive mål.

Motionerna

Förbud mot bullriga vattenskotrar begärs i motion 2006/07:T207 av Lena Adelsohn Liljeroth (m). Ren nöjesåkning med vattenskotrar skulle inte vara något som helst problem om det inte vore så att dessa skotrar har plågsamt höga decibeltal som stör såväl människor som fåglar. Det förefaller som om ingen vet om vattenskoterförordningen strider mot EG-rätten eller inte. Enligt sjöpolisen har överträdelser noterats dagligen under sommaren 2006.

Regelverket på sjön bör utformas så att vattenskotrar faller under samma lagstiftning som vanliga fritidsbåtar, heter det i motion 2006/07:T210 av Liselott Hagberg (fp). Det saknas anledning att fortsätta att göra åtskillnad mellan lagstiftningen för de båda färdmedlen. Sveriges regler strider mot såväl EG:s regler om fri rörlighet och handel som dess fritidsbåtsdirektiv. Olika länsstyrelser tillämpar reglerna olika, hävdas det vidare. Enligt motionärens mening bör generositet råda som grundregel och restriktion där så behövs.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det ställs lika höga krav på en vattenskotreförare som på en fritidsbåtsförare vad det gäller kunskaper om t.ex. vilket vatten man får köra i. Frågan om det svenska regelverkets förenlighet med EG-rätten är för närvarande föremål för prövning i EG-domstolen.

Någon åtgärd från riksdagens sida är inte påkallad, varför utskottet avstyrker motionerna 2006/07:T207 av Lena Adelson Liljeroth (m) och 2006/07:T210 av Liselott Hagberg (fp).

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. Sjöfartens 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 om sjöfartens finansiering. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8.

Ställningstagande

Sveriges hamnar ägs antingen av företag eller helt eller delvis av en kommun. Investeringar i sjöfartsinfrastruktur bör ingå i den strategiska infrastrukturplanering som regering och riksdag beslutar om. I dag görs investeringar och planering av Sjöfartsverket och hamnarna själva. Denna brist på överblick har bl.a. lett till överetablering av hamnar. Sjöfartens infrastrukturinvesteringar bör betalas av staten.

Till skillnad från vad som gäller för Banverket och Vägverket finansieras Sjöfartsverket inte genom anslag från statsbudgeten utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikering etc. Sjöfartsverket är också av staten ålagt vissa avkastningskrav. Den som använder sjöfarten får dessutom via farledsavgifterna vara med och betala avkastning till staten och en del av de kostnader som Sjöfartsverket har för fritidsbåtar, bl.a. sjöräddning.

Vi anser att finansieringsmodellen är orättvis och leder till att sjöfartens utveckling inte går att styra i förhållande till trafikpolitiska mål.

Enligt vår uppfattning bör också ett system för registrering av fritidsbåtar införas. Ett sådant register bör ligga till grund för beskattning av sådana båtar för att fritidsbåtsverksamheten – och inte handelssjöfarten – ska finansiera kostnaderna för sjöräddningen och övriga åtgärder för fritidsändamål.

Regeringen bör mot denna bakgrund låta utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.

2. EU:s havspolitik, punkt 4 (v, mp)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om EU:s havspolitik. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5 och 2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 18.

Ställningstagande

EG-kommissionen presenterade i juni 2006 en grönbok om utformningen av en EU-gemensam, övergripande och heltäckande havs- och sjöfartspolitik (*Maritime Policy*). Den tidigare – av kommissionen framlagda – marina strategin kommer att ingå som ”miljöbenet” i denna blivande havspolitik, som ska täcka fiske-, miljö-, forsknings-, transport-, sjösäkerhets-, industri- och sammanhållningspolitik.

I beskrivningen av arbetet med den gemensamma politiken framhåller kommissionen särskilt att EU behöver kunna ”bibehålla en konkurrenskraftig handelsflotta och en lönsam varvsindustri, vilket kräver en framsynt industripolitik som baseras på vetenskap, forskning och innovation inom ramen för ett hållbart europeiskt system för förvaltning av havet”. Stor tyngd läggs också vid att bibehålla och öka transportererna till havs – ”en betydelsefull länk i den handelskedja som är Europas livsnerv”. Därtill redovisar man att man har insikt om att ”de marina ekosystemens och fiskeresursernas svåra situation i europeiska vatten, och de oundvikliga ekonomiska och sociala skador som denna leder till” inte kan hanteras av enskilda medlemsstater.

Det står också alltmer klart att man måste samarbeta för att komma till rätta med problemen i Europas kustområden. Dessutom behövs gemensamma resurser till marin forskning och teknikutveckling.

Enligt vår uppfattning bör Sverige i den politiska processen när det gäller EU:s gemensamma havs- och sjöfartspolitik verka för att bindande miljökrav för sjöfarten införs samt att EU:s gemensamma, övergripande och heltäckande havs- och sjöfartspolitik tar sin utgångspunkt i ekosystemanalysen, försiktighetsprincipen samt principen om att förorenaren betalar.

3. PSSA-frågor, punkt 6 (v, mp)

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

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 om PSSA-frågor. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 17 och bifaller delvis motion 2006/07:T400 av Kent Härstedt (s).

Ställningstagande

I Östersjön har exporten av olja med stora tankfartyg direkt från ryska eller baltiska hamnar genom Öresund ökat markant under de senaste åren. Tankfartyg med laster upp till 100 000 ton trafikerar dagligen Östersjön. Dessa snabbt ökande oljetransporter är ur sjötrafiksynpunkt det största hotet mot Östersjöns miljö.

Det bör påminnas om att Vänsterpartiet aktivt har bidragit till Sveriges internationella agerande som ledde till att Östersjön i början av april 2004 klassades som ett särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA). Ett område som bedöms som känsligt för den internationella sjöfartens potentiella miljöpåverkan och behöver särskilda skyddsåtgärder kan bildas inom ramen för FN:s sjöfartsorganisation IMO. I samband med en PSSA-klassning har de ansökande länderna möjlighet att föreslå skyddsåtgärder för sjöfarten i det berörda havsområdet. 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. I juli 2006 trädde PSSA-klassningen av Östersjön i kraft.

Det finns stor anledning att inom främst IMO utveckla vad som ska vara möjligt att reglera inom PSSA-områden. De typer av skyddsåtgärder som kan vidtas i dag är skärpta utsläppsregler för olja, farliga flytande ämnen, avfall och svavel, ruttsystem och rapporteringsplikt i enlighet med IMO:s regler för farledsplanering och anmälningsplikt, samt möjlighet att utse områden där fartygstrafik bör undvikas. Lotsplikt kan också regleras.

Dessa åtgärder bedöms inte helt kompensera den riskökning som följer av ökad trafikintensitet, som nu är fallet i Östersjön. Dessutom finns det inget som tyder på att den väntade trafikökningen kommer att ske med tonnage av bästa säkerhetsstandard. En PSSA-klassificering ger inte möjlighet att ställa krav på fartygens utformning, konstruktion, utrustning eller bemanning. Sådant som krav på isklass eller dubbelskrov för fartyg som trafikerar Östersjöområdet kan alltså inte tillgodoses genom att klassa området som särskilt känsligt.

Mot bakgrund av detta och med utgångspunkt från försiktighetsprincipen måste en utveckling ske inom IMO:s internationella regelverk för skyddet av havsmiljön, speciellt i de områden som klassas som särskilt känsliga. Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden ska bli möjligt att med bindande regler reglera fartygens utformning, konstruktion, utrustning och bemanning. Krav på kväverening samt på att bästa bränsle ur miljösynpunkt används ska också kunna ställas.

4. Utsläpp av olja, 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 om utsläpp av olja. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 2 och 2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 15.

Ställningstagande

Sjöfarten är ett i grunden energisnålt och från miljösynpunkt bra transportslag. Hittills har dock svaga miljökrav på sjöfarten gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den skulle kunna vara.

Sjötransporterna av olja uppgår i dag till 160 miljoner ton per år och beräknas öka till runt 250 miljoner ton år 2015. I dag rör sig ständigt 2 000 stora fartyg med olja och farliga kemikalier samt passagerarfärjor på havet. Samtidigt är trenden att allt större fartyg används. Förekomsten av undermåliga fartyg – i kombination med otillräckligt underhåll – ökar olycksrisken och därmed risken för stora utsläpp av olja. En framgång är beslutet att fartyg med enkelskrov inte får segla inom EU efter år 2010 och att de internationellt ska vara utfasade till år 2015. Sverige bör fortsätta att aktivt driva på i internationella forum och se till att de internationella konventionerna skärps för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna mot oljeutsläpp höjs kraftigt.

5. Utsläpp av svavel och kväve, punkt 8 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (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 om utsläpp av svavel och kväve. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:T242 av Jasenko Omanovic och Agneta Lundberg (båda s),

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 3 och

2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 16.

Ställningstagande

Det finns anledning att inom konventionerna utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden. I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. Endast frivilliga initiativ från vissa färjerederier har resulterat i att en del färjor har kväverening. Det finns i dag väl beprövad katalysatorteknik som tar bort 90 % av kväveutsläppen. Det finns följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Sverige bör inom nuvarande regelverk arbeta för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att med bindande regler förbjuda sjöfart utan teknik för att förhindra utsläpp av kväve och av svavel. Därtill bör användning av bästa bränsle från miljösynpunkt vara ett krav för att trafikera ett särskilt skyddat område.

6. Miljödifferierade hamnavgifter, 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 om miljödifferierade hamnavgifter. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4.

Ställningstagande

Nu när Östersjön har klassats som ett PSSA, dvs. ett särskilt skyddat havsområde, bör man kräva att även hamnavgifterna differentieras så att de blir tillräckligt styrande för att minskad miljöbelastning ska åstadkommas. En sådan avgift bör gälla även hamnar på västkusten. Regeringen bör därför ta fram ett förslag som baseras på att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan.

7. Register för fritidsbåtar, punkt 15 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (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 om register för fritidsbåtar. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:Sk221 av Jennie Nilsson m.fl. (s) yrkande 1,

2006/07:T246 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s),

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9 i denna del,

2006/07:T375 av Peter Jeppsson m.fl. (s) och

2006/07:T411 av Anneli Särnblad och Marita Ulvskog (båda s).

Ställningstagande

Under slutet av 1980-talet och början av 1990-talet fanns ett båtregister. Det avskaffades emellertid vid den borgerliga regeringens tillträde.

Som utskottet anförde våren 2006 vid sin behandling av den transportpolitiska propositionen (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5) hade riksdagen redan år 1995 riktat ett tillkännagivande till regeringen om att fritidsbåtsregistret borde återinföras. Utskottet sade sig därför välkomna den socialdemokratiska regeringens bedömning i propositionen att registreringsplikt borde införas för vissa fritidsbåtar. Riksdagen hade inga invändningar mot att regeringen skulle vidta åtgärder för att genomföra detta.

Vi anser – i likhet med riksdagen våren 2006 – att det finns ett stort behov av att åter införa det gemensamma obligatoriska båtregistret.

Enligt vår mening skulle nämligen sjösäkerheten öka vid införandet av ett båtregister. Detta ska särskilt ses i ljuset av att de senare årens utveckling när det gäller fritidsbåtsolyckor inte varit i linje med det av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålet. I de kontakter som vi har med Svenska Sjöräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen och tullen uppmärksammas ofta frågan om båtregister – detta på grund av att ett sådant skulle underlätta vid olyckstillbud och vid förebyggande sjösäkerhetsarbete. Genom registrering, med tydligt registreringsnummer, skapas förutsättning för en säker identifiering av fritidsbåtar, vilket underlättar övervakningen. Systemet skulle samtidigt försvåra smitning från en olycksplats.

Dessutom skulle ett obligatoriskt båtregister underlätta för polis och kustbevakning när det gäller att identifiera stulna båtar och därmed klara upp det ständigt ökande antalet båtstölder. I dag är det svårt att finna ägarna till de båtar som påträffas och som saknar någon form av märkning.

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

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006

2006/07:Sk221 av Jennie Nilsson m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att införa en registrering av båtar i Sverige.

2006/07:T207 av Lena Adelsohn Liljeroth (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbud mot bullriga vattenskotrar.

2006/07:T210 av Liselott Hagberg (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utforma regelverket på sjön så att vattenskotrar faller under samma lagstiftning som vanliga fritidsbåtar.

2006/07:T227 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förändringar i 2 kap. 3 § förordningen om behörigheter för sjöpersonal, SFS 1998:965.

2006/07:T241 av Jörgen Johansson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ett utvecklingsprogram för den inhemska sjöfarten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avvisa allt statligt engagemang i byggnationen av Norviks hamn med tillhörande infrastruktursatsningar.

2006/07:T242 av Jasenko Omanovic och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör verka för att bunkerolja av miljöklass 1 blir tillgänglig i alla Europas hamnar.

2006/07:T245 av Susanne Eberstein m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prioriterade hamnar längs Norrlandskusten.

2006/07:T246 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s):

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

2006/07:T261 av Staffan Anger (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utsätta Sjöfartsverket för konkurrens vad gäller lotsverksamheten generellt i Sverige.

2006/07:T292 av Carina Ohlsson m.fl. (s):

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

2006/07:T297 av Christina Oskarsson m.fl. (s):

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

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v):

1. Riksdagen begär att regeringen, efter det att utredningarna lämnat sina förslag, återkommer med ett samlat förslag för vilka hamnar som ska ses som strategiska och även peka ut var det finns behov av en förstärkning av kombiterminaler.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs 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 höjs kraftigt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bästa bränsle från miljösynpunkt bör vara ett krav för att trafikera ett särskilt skyddat område.
4. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag som baseras på att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör verka för att bindande miljökrav för sjöfarten införs samt att EU:s gemensamma, övergripande och heltäckande havs- och sjöfartspolitik tar sin utgångspunkt i ekosystemsperspektivet, försiktighetsprincipen och principen om att förorenaren betalar.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning om villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.
9. Riksdagen begär att regeringen, efter att utredningen presenterat sitt förslag, återkommer med förslag till båtregister och förarbevis för vissa större och snabbgående fritidsbåtar.

2006/07:T316 av Gunnar Andrén (fp):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Sjöfartsverkets tolkning och tillämpning av EU:s sjösäkerhetsdirektiv för äldre fartyg mot bakgrund av dessas betydelse för turism och försörjningsmöjligheter i skärgården.

2006/07:T318 av Billy Gustafsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Norrköpings hamn pekas ut som en av Sveriges strategiska hamnar där staten beträffande sjöfarten tar ett ökat ansvar för planering och finansiering av infrastrukturinvesteringar.

2006/07:T344 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en djuphamn i Norvik.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av skyndsamt handläggning av olika tillståndsprövningar i samband med Norviks hamn.

2006/07:T355 av Christer Winbäck m.fl. (fp):

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

2006/07:T375 av Peter Jeppsson m.fl. (s):

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

2006/07:T380 av Kerstin Andersson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Sjöfartsverkets ansvar att se till att sjöräddningen får fortsatt tillgång till de utsjöbåtar de behöver.

2006/07:T400 av Kent Härstedt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad säkerhet i och kring Öresund i fråga om fartygstrafik.

2006/07:T402 av Kent Härstedt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att svenska ombordanställda får utbildning och träning i sjösäkerhet.

2006/07:T411 av Anneli Särnblad och Marita Ulvskog (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ett fritidsbåtsregister.

2006/07:T423 av Yvonne Andersson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om överkapacitet i hamnarna på ostkusten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om tydliggörande av den statlige hamnutredarens upp-
drag att utse strategiska hamnar.

2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att Sverige inom de internationella konventioner
som rör sjöfarten ska agera för höjda säkerhetskrav för fartyg och
ökade sanktioner mot oljeutsläpp.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att Sverige aktivt bör agera inom IMO för att krav
på 90 % kväverening ska kunna ställas på fartyg.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att Sverige aktivt bör agera för att ändra IMO:s
regelverk för att öka skyddet i PSSA-klassade (Particulary Sensi-
tive Sea Area) områden.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att Sverige i den politiska processen gällande EU:s
gemensamma havs- och sjöfartspolitik bör verka för bindande mil-
jökrav för sjöfarten samt agera för att den utgår från ekosystemana-
lysen, försiktighetsprincipen samt principen om att förorenaren
betalar.