

Sammanfattning

I betänkandet behandlas ett femtiotal motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 1998 under följande rubriker:

- Säkerhets- och miljöfrågor
- Handelssjöfartens kostnadsansvar
- Färjetrafiken på Gotland m.m.
- Fritidsbåtsregister
- Vänersjöfart och annan inre fart
- Hamnfrågor
- Vissa färjeförbindelser med Finland och Lettland
- Övriga frågor (kommission för utredning av haverier med fritidsbåtar, återbemanning av Vinga fyr samt reetablering av underhålls- och reparationsvarv).

Utskottet betonar säkerhets- och miljöfrågornas stora betydelse och konstaterar att syftet med motionsyrkandena därom i praktiskt taget samtliga fall har tillgodosetts. Samma konstaterande görs också beträffande flera av de övriga motionsyrkandena. Inget motionsyrkande anses behöva föranleda någon åtgärd från riksdagens sida, varför samtliga yrkanden avstyrks.

Till betänkandet är fogat nio reservationer enligt följande:

- Farledsavgifter för den transoceaniska linjetrafiken och den inrikes sjöfarten (m, kd och fp)
- Handelssjöfartens kostnadsansvar för isbrytning och lotsning (m)
- Avgiftsprinciper för de olika trafikslagen (c)
- Konkurrens i färjetrafiken på Gotland (m)
- Principer för det framtida stödet till person- och godstransporter till och från Gotland (v)
- Fritidsbåtsregister (m, kd, fp)
- Fritidsbåtsregister (v)
- Vänersjöfart (m, fp)
- Båthaverikommission (m, kd, fp)

Till betänkandet är också fogat ett särskilt yttrande om hamnfrågor av kd-ledamöterna.

1998/99:T217 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) vari yrkas

6. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder med anledning av höghastighetsfärjornas miljöeffekter.

1998/99:T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

32. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av Sjöfartsverkets taxesättning,

33. att riksdagen hos regeringen begär en utredning av kostnadsansvaret för isbrytning i enlighet med vad som anförts i motionen,

34. att riksdagen hos regeringen begär en utredning av en översyn av lotsbestämmelserna i enlighet med vad som anförts i motionen,

35. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sjösäkerheten,

36. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Gotlandstrafiken.

1998/99:T222 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas

15. att riksdagen beslutar att ett fritidsbåtsregister inte skall införas.

1998/99:T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

32. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sjöfartens miljöpåverkan,

33. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sjöfartens säkerhet,

34. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett frivilligt båtregister.

1998/99:T225 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om infrastruktursatsningar och kommunikationer i Värmland.

1998/99:T230 av Sven Bergström m.fl. (c) vari yrkas

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om hur de sänkta banavgifterna påverkat sjöfarten.

1998/99:T601 av Inger René och Kent Olsson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kostnaden för anlop till svensk hamn.

1998/99:T603 av Tom Heyman (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att inrätta en haverikommission för fritidsbåtar.

1998/99:T604 av Elizabeth Nyström och Ingvar Eriksson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att internationellt driva frågan om miljödifferenterade avgifter för sjöfarten.

1998/99:T605 av Roy Hansson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att åtgärder vidtas så att den nybyggda snabbfärjan för Gotlandstrafiken tidtabelläggs så att daglig trafik mellan Gotland och fastlandet kan upprätthållas året runt.

1998/99:T606 av Eva Flyborg (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om återbemanning av Vinga fyr i Göteborgs hamn,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att utvärdera situationen med endast passiv radarövervakning över Göteborgs inlopp.

1998/99:T608 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skattefinansiering av isbrytarservicen.

1998/99:T609 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fritidsbåttrafikens kostnader.

1998/99:T610 av Mikael Johansson och Birger Schlaug (båda mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts vad avser behovet av åretrunkommunikationer mellan Gotland och fastlandet såväl med traditionell färja som med höghastighetsfärja.

1998/99:T611 av Anders Sjölund (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ett snabbt statligt ingripande för att rädda Kvarkenstrafiken efter den 1 juli 1999.

1998/99:T612 av Ulf Björklund (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett fullföljande av förstudien om Dala kanal.

1998/99:T614 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om principerna för stödet till gods- och persontransporter i Gotlandstrafiken.

1998/99:T615 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det nya sjöfartsavgiftssystemet ses över och revideras,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Sverige bör vara pådrivande i internationella organ som IMO och EU för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen i EU:s ministerråd kraftigt driver kravet att samtliga hamnar runt Östersjön skall fullfölja åtagandet att kostnadsfritt ta emot oljerester från anlöpande fartyg samt att andra länder, särskilt runt Östersjön, inför samma slags system med miljödifferenterade avgifter som Sverige har infört,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avgiftsprinciper för de olika trafikslagen,

7. att riksdagen begär att regeringen återkommer med långsiktiga förslag till hur staten skall kunna samverka bättre med kommunerna i fråga om hamnarna och infrastrukturen kring hamnarna samt med förslag till hur stuverimonopolet skall hanteras i framtiden med tanke på konkurrenssituationen.

1998/99:T616 av Yvonne Ruwaida (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en färjeförbindelse mellan Stockholm och Riga.

1998/99:T617 av Jan-Evert Rådström och Per-Samuel Nisser (båda m) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen omgående tillsätter en utredning som ser på konkurrensförhållandet mellan Vänersjöfarten och järnvägstrafiken i enlighet med vad som anförts i motionen.

1998/99:T618 av Agne Hansson (c) och Roy Hansson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om etablering av en multinationell övervakningscentral placerad på Gotland.

1998/99:T619 av Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en nationell hamnpolitik.

1998/99:T621 av Agneta Lundberg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om etablering av ett statligt båtregister.

1998/99:T622 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utveckling av Vänersjöfarten.

1998/99:T623 av Inge Carlsson och Michael Hagberg (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsning på hamnarna i Oxelösund och Norrköping.

1998/99:T624 av Lilian Virgin (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stöd för utbyggnad av Visby hamn.

1998/99:T625 av Lilian Virgin m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av ramen för kostnaden för Gotlandstrafiken.

1998/99:T627 av Karl-Göran Biörsmark och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användandet av den nordiska Svansymbolen på fartyg.

1998/99:T628 av Camilla Dahlin-Andersson och Eva Flyborg (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en kommitté tillsätts med uppgiften att utreda förutsättningarna för återuppbyggnad av sjötransporter längs Sveriges kuster, kanaler, floder och insjöar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att fartyg som går på inre fart, dvs. i trafik inom landet, får förbättrade villkor och jämföras med fartyg på utrikes fart,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheterna att understödja etablering av reparationsvarv på platser där sjöfarten blir alltmer intensiv,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att belysa hinder samt föreslå åtgärder t.ex. angående hamnavgifter och skillnader i synen på sjöfraktens betydelse.

1998/99:T629 av Bengt Silfverstrand (s) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister.

1998/99:T630 av Barbro Johansson (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en hamnlag av tvingande karaktär instiftas enligt intentionerna i motionen.

1998/99: MJ748 av Tuve Skånberg m.fl. (kd) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om uppbyggnad och finansiering av mottagningsanläggningar för oljespill och annat avfall,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av samordning av hamnavgifterna runt Östersjön.

Utskottet

1 Tidigare behandling av sjöfartsfrågor under 1998/99 års riksmöte

I utskottets av riksdagen godkända betänkande 1998/99:TU1 behandlades bl.a. sjöfartsfrågor i budgetpropositionen för år 1999 och elva motioner i samma ämne från den allmänna motionstiden i fjol. Regeringens förslag avsåg främst anslaget Bidrag till sjöfarten, som syftar till att stärka den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft, anslaget Transportstöd till Gotland samt frågor om Sjöfartsverkets verksamhet. Motionerna gällde till övervägande del den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft.

Riksdagens beslut med anledning av utskottets betänkande 1998/99:TU1 (rskr. 1998/98:79) innebär bl.a. att riksdagen ställde sig bakom en överenskommelse den 16 november 1998 mellan regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna, Sveriges redareförening och fackförbundet SEKO. Enligt överenskommelsen skall statens ekonomiska stöd till sjöfarten bygga på den s.k. bruttomodellen som innebär full återbetalning av skatt för tillfälligt anställda sjömän och bidrag till de sociala avgifterna med 58 000 kr per årsarbetskraft fr.o.m. år 1999 t.o.m. år 2001. Beloppet 58 000 kr var 10 000 kr högre än det som hade föreslagits i budgetpropositionen.

I detta betänkande behandlas sjöfartsfrågor i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden 1998 och som inte omfattas av utskottets betänkande 1998/99:TU1. Det gäller ett knappt femtiotal motionsyrkanden som behandlas under följande rubriker:

- Säkerhets- och miljöfrågor
- Handelssjöfartens kostnadsansvar
- Färjetrafiken på Gotland m.m.
- Fritidsbåtsregister
- Vänersjöfart och annan inre fart
- Hamnfrågor
- Vissa färjeförbindelser med Finland och Lettland
- Övriga frågor.

3 Säkerhets- och miljöfrågor

3.1 Inledning

Sjöfartens internationella karaktär medför att åtgärder på säkerhets- och miljöområdena i regel måste vidtas i internationellt samarbete för att bli verkningsfulla. FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Organisationen har den världsomfattande inriktning och krets av medlemsstater som är nödvändig för att bestämmelser om bl.a. fartygs konstruktion och utrustning skall få den i princip lika nödvändiga globala anslutningen och tillämpningen.

EU:s insatser inom sjösäkerhets- och havsmiljöområdena är i betydande utsträckning förknippade med IMO:s arbete och inriktas i den delen på ett effektivt och enhetligt införande av de inom IMO träffade internationella överenskommelserna i EU-staternas nationella regelverk. På senare tid har EU också alltmer verkat för medlemsstaternas regionala sjösäkerhets- och havsmiljöintressen.

Ett regionalt internationellt samarbete av stor betydelse sker även med stöd av 1974 års konvention mellan Östersjöstaterna (Helsingforskonventionen) om skydd av Östersjöområdets marina miljö, som omfattar alla källor till havsförorening. Såvitt gäller havsförorening från fartyg finns i konventionen regler som nära ansluter till dem i IMO:s s.k. MARPOL-konvention om förbud mot och begränsning av utsläpp i vissa specialområden. I den kommission (Helsingforskommissionen, HELCOM) som upprättats med stöd av Helsingforskonventionen enade sig Östersjöstaterna våren 1996 om en s.k. Baltic Strategy. Den innebär att mottagningsanläggningar för fartygsgenererat avfall skall byggas ut i tillräcklig omfattning runt hela Östersjön och att ingen extra avgift, utöver hamnavgiften, skall tas ut vid användningen av dessa anläggningar.

I september 1997 antogs i IMO en bilaga om luftföroreningar till MARPOL-konventionen genom ett tilläggsprotokoll till densamma. Bilagan innehåller regler om begränsning av utsläpp av bl.a. svavel och kväveoxider.

Sedan den 1 januari 1998 tillämpas som huvudregel en miljödifferenterad farledsavgift för fartyg som trafikerar svenska hamnar i syfte att premiera fartygens användning av lågsvavligt bränsle och av katalysatorer.

3.2 Motionsförslag

I motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om sjösäkerheten. Motionärerna säger att arbete med att förbättra de internationella sjösäkerhetsreglerna har pågått en tid inom IMO och att förslag nu finns om införandet av ISM-koden. Denna utgör ett regelsystem som innefattar företagsledningen såväl för rederiernas landbaserade organisation som för arbetet ombord. Sverige bör – betonar motionärerna – ”aktivt verka för att detta regelverk införs i internationella sammanhang, men även med bilaterala överenskommelser tillse att det så snart som möjligt blir obligatoriskt för sjöfart på svenska hamnar”.

I motion T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls (yrkande 33) att arbetet i EU och IMO måste intensifieras för att nå de sjösäkerhetsmål som är rimliga att sätta upp med tanke på omfattningen av persontrafiken över Östersjön, Kattegatt och Skagerrak. Det är därför vår uppfattning – säger motionärerna – att arbetet i den sjösäkerhetskommitté som regeringen fattat beslut om måste leda fram till sjösäkerhetsåtgärder för denna trafik som är mer långtgående än vad som är möjligt att uppnå i de olika internationella sammanhangen. Detta förutsätter bilaterala avtal med berörda länder, tillägger motionärerna.

I samma motion framhålls också (yrkande 32) att sjöfarten står för en betydande del av trafikens utsläpp av svaveldioxid och för en stor och ökande andel av kväveoxiderna. Det finns i dag tekniska möjligheter att minska dessa utsläpp, säger motionärerna. Åtgärderna är också kostnadseffektiva jämfört med de åtgärder som genomförs i vägtrafiken. Det är därför av stor vikt att åtgärderna genomförs i största möjliga omfattning, trots den tröghet som finns i de internationella sammanhang som reglerar sjöfartens utsläpp. Motionärerna framhåller vidare att Sverige bör driva strängare säkerhets- och miljökrav i IMO och EU samt betonar vikten av att ”regeringen i EU-kommissionen kraftigt driver kravet att samtliga hamnar runt Östersjön ska fullfölja åtagandet att kostnadsfritt ta emot oljerester från anlöpande fartyg”.

Även i motion T615 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls (yrkande 3) att Sverige bör vara pådrivande i IMO och EU för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten. Och enligt yrkande 4 i samma motion bör regeringen i EU:s ministerråd kraftigt driva kravet att samtliga hamnar runt Östersjön skall fullfölja åtagandet att kostnadsfritt ta emot oljerester från anlöpande fartyg. Sverige bör också enligt det sistnämnda yrkandet söka se till att andra länder, särskilt runt Östersjön, inför samma slags system med miljödifferenterade avgifter som Sverige har infört.

I motion MJ748 av Tuve Skånberg m.fl. (kd) framhålls att den s.k. Östersjöstrategin innebär att alla fartyg som trafikerar Östersjön fr.o.m. år 2000

måste tömma allt oljespill och avfall i hamn. Då planeras, säger motionärerna, ca 20 nya anläggningar stå klara i Polen, Baltikum, S:t Petersburg och Kaliningrad för att utan extra kostnad ta emot oljeavfallet. Enligt motionärerna sker mer än ett oljeutsläpp per dag i Östersjön. Extraordinära åtgärder måste därför vidtas. Så kan t.ex. ske, säger motionärerna (yrkande 3), genom att svenska resurser anslås ur de två miljarder kronor som regeringen avsatt för Östersjösamarbete respektive investeringsbidrag för omställning till hållbar utveckling. Med ett samordnat system i fråga om avgifter för mottagning av oljerester och annat avfall återstår – enligt motionens yrkande 5 – att samordna de mycket varierande hamnavgifterna.

I motion T604 av Elizabeth Nyström och Ingvar Eriksson (båda m) framhålls att miljödifferieringen av sjöfartsavgifterna innebär kostnader för rederierna och ytterst för de kunder som utnyttjar sjöfarten. För att svensk industri inte skall komma i ett sämre konkurrensläge är det angeläget – betonar motionärerna – att miljödifferiering av hamnavgifter och statliga avgifter också införs i andra länder i vårt närområde.

I motion T217 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) framhålls att problemen med höghastighetsfärjor bör utredas noggrannare av Sjöfartsverket. Motionärerna betonar att alltför många farhågor uttrycks för dessa fartygs konsekvenser för miljön. Risker som bör påpekas gäller t.ex. förstöring av det marina livet i ytskikten, upprörning av botten sediment och vad som därav följer, störningar av fågelliv m.m. Motionärerna understryker att riksdagen inte kunnat få farhågorna vare sig ordentligt besannade eller tillbakavisade. Det är därför dags att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till åtgärder.

I motion T630 av Barbro Johansson (mp) framhålls att det bör finnas en hamnlag som förbjuder tankfartyg att lämna hamn innan tankarna är helt rena och tömda under kontrollerade former.

I motion T627 av Karl-Göran Biörsmark och Elver Jonsson (båda fp) framhålls att miljösäkert tonnage bör få rätt att bära en av Nordiska ministerrådet rekommenderad miljömärkning, Svansymbolen. Sådana fartyg bör också gynnas ekonomiskt i förhållande till sämre rustade fartyg. Motionärerna betonar vidare vikten av att man via olika FN-organ arbetar för globala identifikationssymboler för goda transportmedel.

3.3 Utskottets ställningstagande

Vad först gäller den av Per-Richard Molén m.fl. (m) i motion T220 behandlade frågan om ISM-koden vill utskottet framhålla följande. International Safety Management Code, Internationella säkerhetsorganisationskoden, antogs av IMO år 1993 som en bilaga till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, Safety of Life at Sea (SOLAS). ISM-koden har införlivats med svensk rätt genom ändringar i fartygssäkerhetslagen (1988:49) som beslutades av riksdagen i maj 1995 (prop. 1994/95:186, bet. 1994/95:TU27, rskr. 1994/95:413). ISM-kodens innebörd klargörs genom vad som i det nämnda betänkandet inledningsvis anförs under rubriken Utskottets ställningstagande:

De svåra fartygsolyckor som på senare tid inträffat i vårt närområde har ökat allas vår medvetenhet om sjösäkerhetsfrågornas utomordentligt stora betydelse. Allt arbete för att öka sjösäkerheten – och för att förhindra vattenföroreningar från fartyg – förutsätter självfallet att gällande regler härom efterlevs. Som framhålls i propositionen är det en viktig del av detta arbete att se till att rederierna ger sjösäkerhets- och havsmiljöfrågorna vederbörligt företräde inom ramen för sina verksamheter, på land såväl som ombord på fartygen. Stater, som införlivar ISM-koden med sina nationella rättsordningar, får härigenom ett i dessa grundat stöd att ställa krav i de nämnda avseendena samt dessutom i fråga om arbetsmiljön ombord och de anställdas kunskaper och färdigheter i säkerhets- och miljöfrågor. Det bör understrykas att ISM-koden inte innehåller några i materiellt avseende nya regler till gagn för säkerheten och till skydd för miljön. Vad koden syftar till är att genom krav av organisatoriskt slag på rederierna och deras fartyg skapa förutsättningar för en effektiviserad tillämpning av säkerhets- och miljöbestämmelser, som återfinns i andra internationella överenskommelser än ISM-koden.

Med anledning av vad som sägs i m-motionen om att Sverige bör verka för att ISM-koden införs i internationella sammanhang vill utskottet framhålla att koden trädde i kraft internationellt den 1 juli 1998 för alla typer av passagerarfartyg samt för tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 500. Koden kommer att gälla alla lastfartyg i internationell trafik från år 2002.

Av det anförda följer att syftet med motion T220 (m) i nu berörd del torde få anses tillgodosett.

Sjösäkerhetskommittén, som aktualiseras i motion T233 (kd), framlade sitt betänkande Handlingsprogram för ökad sjösäkerhet (SOU 1996:182) i december 1996 och avslutade därmed sitt arbete. Som en utgångspunkt för handlingsprogrammet framhåller utredningen:

Sjöfarten är en internationell verksamhet. Vi anser därför att en förutsättning för god sjösäkerhet är att de regler som skall gälla för sjöfarten är internationellt accepterade. Sverige bör därför även i fortsättningen bedriva sitt grundläggande sjösäkerhetsarbete genom att inom IMO verka för internationellt erkända säkerhetshöjande krav.

Regionala överenskommelser kan enligt utredningen vara nödvändiga för att uppnå önskad säkerhet i vissa frågor av särskild betydelse i vårt närområde och får då accepteras som undantag från en huvudregel om största möjliga acceptans. Sverige bör dock verka för att IMO godtar sådana frågor särskilda betydelse.

Sverige bör vidare – fortsätter kommittén – aktivt driva sjösäkerhetsfrågor också inom EU för att där vinna största möjliga uppslutning i sådana sjösäkerhetsfrågor som Sverige anser angelägna. Utan att efterge sitt nationella förhandlingsutrymme, bör Sverige i sitt agerande inom IMO utnyttja den styrka som en EU-plattform kan ge i förhandlingar.

Utskottet ansluter sig till Sjösäkerhetskommitténs uppfattning och delar således inte den i motion T223 (kd) uttalade meningen att Sverige bör söka nå sjösäkerhetsmål för trafiken över Östersjön, Kattegatt och Skagerrak genom bilaterala avtal med berörda länder. Syftet med motionärernas önskemål har emellertid tillgodosetts, som framgår i det följande.

I sitt av riksdagen godkända betänkande 1997/98:TU1 behandlade utskottet yrkanden i en kd-motion med samma innebörd som de nu aktuella kd-yrkandena om att Sverige inom IMO och EU bör verka pådrivande för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten samt om att arbetet i dessa organ måste intensifieras för att nå de säkerhetsmål som är rimliga att sätta upp med tanke på omfattningen av persontrafiken över Östersjön, Kattegatt och Skagerrak. Utskottet ställde sig bakom regeringens bedömning i den då aktuella budgetpropositionen att sjösäkerhets- och miljöfrågorna borde ges fortsatt hög prioritet i Sjöfartsverkets arbete. Det internationella arbetet, främst inom IMO men även inom EU, sadas vara av särskild betydelse för dessa frågor. Utskottet återgav också uppgifter i den nämnda propositionen om att IMO vid en sjösäkerhetskonferens år 1995 hade antagit bestämmelser med global räckvidd om en rad förbättringar av sjösäkerheten på passagerarfartyg. Konferensen antog vidare – framgår det av betänkande 1997/98:TU1 – även en resolution om att länder i en region kan sluta avtal om krav på fartygs stabilitet. Resolutionen hade efter ett svenskt initiativ resulterat i att ett stort antal sjöfartsadministrationer nådde en överenskommelse om att särskilda krav skulle ställas på stabiliteten och flytbarheten hos existerande rorpassagerarfartyg i bl.a. Östersjön och Nordsjön med Skagerrak och Kattegatt.

I årets budgetproposition erinrar regeringen om att den internationella haverikommissionen med anledning av M/S Estonias förlisning lämnade sin slutrapport i december 1997. Det är angeläget, betonar regeringen, att kommissionens rapport följs upp och så långt möjligt förankras internationellt. Regeringen framhåller vidare att den ser med tillfredsställelse på Sjöfartsverkets aktiva arbete inom sjösäkerhets- och miljöområdet, nationellt såväl som internationellt. Sverige bör även fortsättningsvis vara pådrivande inom dessa områden. Arbetet inom EU får allt större betydelse, säger regeringen, men arbetet inom IMO och HELCOM (Helsingforskommissionen) är också av stor vikt. Som framhållits i det föregående har EU:s arbete på senare tid alltmera inriktats på medlemsstaternas regionala sjösäkerhets- och havsmiljöintressen.

Utskottet ansluter sig till regeringens sålunda uttalade uppfattningar och finner med hänvisning därtill och vad utskottet nu i övrigt anfört syftet med motionerna T223 (kd) och T615 (kd) i här berörda delar tillgodosett. Någon riksdagens åtgärd torde därför inte vara erforderlig.

Utskottet övergår nu till den i tre kd-motioner, T223, T615 och MJ748, behandlade frågan om den s.k. Östersjöstrategin. Som framhållits i det föregående har Östersjöstaterna i Helsingforskommissionen enat sig om en ordning som innebär att mottagningsanläggningar för fartygsgenererat avfall skall byggas ut i tillräcklig omfattning runt hela Östersjön och att ingen särskild avgift utöver hamnavgift skall tas ut vid användningen av dessa anläggningar.

I motionerna T223 (kd) och T615 (kd) framhålls att regeringen i EU:s ministerråd med kraft bör driva kravet att samtliga hamnar runt Östersjön skall fullfölja åtagandet att kostnadsfritt ta emot oljerester från anlöpande fartyg.

Inom EU pågår, enligt vad utskottet erfarit, ett arbete med det s.k. mottagningsanordningsdirektivet. Sverige har varit mycket aktivt i det arbetet och ständigt betonat vikten av att direktivet inte får komma i konflikt med Östersjöstrategin. Med hänsyn till den stora betydelse vi inte minst från svensk sida tillmäter skyddet av Östersjöns marina miljö är det självfallet ett starkt svenskt önskemål att EU inte inför regler som hindrar medlemsstater, som också är Östersjöstater, att tillämpa Östersjöstrategin. Det är för närvarande ovisst när EU-direktivet kan bli färdigt.

Enligt motion MJ748 (kd) yrkande 3 bör Sverige medverka i uppbyggnad och finansiering av sådana mottagningsanläggningar som Östersjöstrategin omfattar. Sedan man väl infört ett system med mottagning av fartygsgenererat avfall utan avgift utöver hamnavgiften återstår, enligt yrkande 5 i den nämnda motionen, att samordna de mycket varierande hamnavgifterna i Östersjöstaterna.

Sjöfartsverket har, enligt vad utskottet erfarit, medverkat i förberedande undersökningar i fråga om mottagningsanläggningar i fyra polska hamnar och i hamnen i Kaliningrad. Den danska sjöfartsmyndigheten har ett liknande engagemang i S:t Petersburg samt i hamnar i Estland, Lettland och Litauen. Även Sida har varit engagerat i arbetet. Sjöfartsverket finner för sin del ingen anledning att harmonisera hamnavgifterna som sådana. Det som enligt verket är viktigt är att avlämning av avfall inte skall debiteras särskilt utan ingå i hamnavgifterna, oavsett om fartygen lämnar avfall eller inte. Utskottet gör för sin del samma bedömning.

Vad utskottet nu anfört om arbetet inom EU om det s.k. mottagningsanordningsdirektivet och i frågan om harmonisering av Östersjöstaternas hamnavgifter finner utskottet ägnat att tillgodose syftet med yrkandena 3 och 5 i motion MJ748 (kd). Yrkandena kan därför lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

Med anledning av vad som sägs i motion T223 (kd) yrkande 32 om vikten av åtgärder mot sjöfartens luftföroreningar vill utskottet till en början erinra om uppgiften i det föregående att man i IMO år 1997 antog en bilaga om luftföroreningar till MARPOL-konventionen genom ett tilläggsprotokoll till densamma. För Östersjöområdet gäller krav på särskilt låga utsläppsnivåer av svavel. Sverige har undertecknat protokollet, som dock ännu inte har trätt i kraft internationellt.

I december 1996 beslutade riksdagen om införande av ett nytt system för sjöfartsavgifter fr.o.m. den 1 januari 1998 (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). Systemet omfattar bl.a. en miljödifferenterad farledsavgift i syfte att premiera fartygens användning av lågsvavligt bränsle och av katalysatorer för avgasrening. I årets budgetproposition framhålls att systemet har fått ett gott gensvar och att över 1 000 fartyg har anmält att de använder lågsvavligt bränsle. Sjöfartsverket arbetar nu aktivt, säger regeringen, för att i olika internationella forum få gehör för liknande åtgärder i andra länder, framför allt i vårt närområde.

Vad utskottet nu anförde torde tillgodose syftet med kraven enligt yrkande 32 i motion T223 (kd) på åtgärder i syfte att minska sjöfartens luftföroreningar. Yrkandet bör därför inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I motion T604 av Elizabeth Nyström och Ingvar Eriksson (båda m) betonas vikten av att miljödifferiering av hamnavgifter och statliga avgifter av konkurrensskäl också införs i andra länder i vårt närområde.

Syftet även med detta motionsyrkande torde i huvudsak få anses tillgodosett med vad utskottet just anført med anledning av kd-motionens krav på åtgärder mot sjöfartens luftföroreningar. Inte heller m-motionen bör sålunda föranleda någon riksdagens åtgärd.

Enligt motion T217 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) bör problemen med höghastighetsfärjor utredas noggrannare av Sjöfartsverket än vad som hittills varit fallet.

Verket har, enligt vad utskottet under hand inhämtat, tillsammans med övriga nordiska sjöfartsmyndigheter anlitat ett norskt forskningsinstitut som framlagt rapporten Water Jet Processing of Pelagic Organisms. I rapporten redovisas prov som utförts på ett större höghastighetsfartyg för att utröna vad som händer med alger, fiskyngel o.d. som går igenom vattenjetaggregatet på ett höghastighetsfartyg. Forskningsinstitutet har konstaterat att fartygen inte innebär någon fara för det marina livet i havets ytskikt.

När det gäller uppslamning av bottensediment kan det enligt Sjöfartsverket konstateras att höghastighetsfartyg med jetdrift åstadkommer en omrörning av bottarna, särskilt i hamnarna. Detta är inte något nytt, betonar verket, utan så har skett så länge som det har funnits propellerdrivna fartyg med stort djupgående.

Verket framhåller också att nya föreskrifter om höghastighetsfartyg kommer att träda i kraft under år 1999. Härigenom kommer krav att ställas på rederier som driver höghastighetsfartyg att planera och få godkända de färdvägar man avser att välja genom strandnära vattenområden för att störningarna för omgivningen skall bli så små som möjligt.

Utskottet förutsätter att Sjöfartsverket fortlöpande uppmärksammar de miljöproblem som kan vara förenade med höghastighetsfärjorna. Med hänvisning härtill och till vad utskottet i övrigt nu anført torde syftet med yrkande 6 i motion T217 (mp) få anses tillgodosett. Yrkandet bör därför kunna lämnas utan åtgärd.

Enligt motion T630 av Barbro Johansson (mp) bör riksdagen anta en lag med förbud mot att tankfartyg lämnar svensk hamn efter lossning av oljelast, innan tankarna är helt tömda och rengjorda under kontrollerade former.

Motionärens förslag är enligt Sjöfartsverkets bedömning svårt att genomföra. En första invändning är att tankfartyg, om förslaget genomförs, inte kommer att kunna lämna en dellast i en hamn. En andra invändning är att det inte finns någon anledning att rengöra ett fartygs tankar mellan två lastresor, om samma oljeprodukt fraktas under båda resorna. Det bör dessutom enligt Sjöfartsverket påpekas att de stora problem vi har med oljeutsläpp i Östersjön med stor sannolikhet inte härrör från tankrengöring utan oftast från utsläpp av oljeavfall från maskinrum.

Oljeutsläppsutredningen har i sitt nyligen framlagda betänkande Att komma åt oljeutsläppen (SOU 1998:158) föreslagit åtgärder i syfte att minska oljeutsläppen från fartyg. Förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet. I avvaktan på resultatet av denna beredning är utskottet för sin del inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motion T630 (mp). Denna avstyrks följaktligen.

Utskottet har i en rad betänkanden på senare år behandlat fp-motioner om att miljösäkert tonnage bör få rätt att bära en av Nordiska ministerrådet rekommenderad miljömärkning, Svansymbolen. Förslaget återkommer nu i motion T627 av Karl-Göran Biörsmark och Elver Jonsson (båda fp). Utskottet vill nu, liksom tidigare, inte bestrida att märkningen i fråga kan ha ett visst värde i strävandena att åstadkomma miljösäkrare transporter till sjöss. Någon riksdagens åtgärd med anledning av motionen är utskottet emellertid inte berett att förorda.

Av utskottets sålunda återgivna ställningstaganden till motionsyrkandena om sjösäkerhets- och havsmiljöfrågor följer att samtliga dessa yrkanden avstyrks.

4 Handelssjöfartens kostnadsansvar

4.1 Inledning

Tillsyn över sjösäkerheten, lotsning, utmärkning av farleder, sjöräddning, isbrytning, skydd av miljön mot förorening från fartyg och sjökartläggning är för handelssjöfarten angelägna uppgifter som det åligger Sjöfartsverket att svara för. Verksamheten finansieras huvudsakligen genom avgifter på denna sjöfart. Sedan den 1 januari 1998 tillämpas ett nytt system för sjöfartsavgifter (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). I det nya systemet har fyravgiften och farledsvaruavgiften enligt det gamla systemet slagits samman till *en* avgift, benämnd farledsavgift. Lotsavgiften utgjorde, framgick det av det nämnda riksdagsbeslutet, till skillnad från fyravgiften och farledsvaruavgiften en betalning för en individuellt utpekad tjänst i form av lotsning. Lotsavgiften skulle därför inte ingå i den mer generella farledsavgiften, och dess konstruktion skulle kvarstå oförändrad i det nya systemet. Farledsavgiften och lotsavgiften kallas tillsammans de allmänna sjöfartsavgifterna. Den nya ordningen har följande huvudsakliga innebörd.

- Inrikes sjötransporter, som enligt den gamla ordningen var undantagna från fyravgift och farledsvaruavgift, har belagts med farledsavgift och härigenom likställts med det stora flertalet utrikes sjötransporter.
- Även den transoceana linjetrafiken, som enligt den gamla ordningen var undantagen från fyravgift och farledsvaruavgift, har belagts med farledsavgift.
- Farledsavgiften har – som utskottet framhållit ovan vid behandlingen av
- miljöfrågorna – miljödifferentialiserats.

Farledsavgiften för den inrikes sjöfarten skall ses mot bakgrund av att man från EG-kommissionen hade påtalat att generell avgiftsbefrielse för inrikes

sjöfart och samtidig generell avgiftsbeläggning av utrikes sjöfart innebar en tull i strid mot Romfördragets regler. Och den befrielse från fyravgifter och farledsvaruavgifter som den transoceana linjetrafiken hade åtnjutit, ansågs inte förenlig med Romfördragets förbud mot statsstöd.

Sjötransporter i Vänerområdet – som utskottet återkommer till i ett särskilt avsnitt i det följande – är emellertid befriade från farledsavgift och undantas således från den nya regeln om att den inrikes sjöfarten jämföras med den utrikes sjöfarten i avgiftshänseende.

4.2 Motionsförslag

I motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) begärs (yrkande 32) en översyn av Sjöfartsverkets taxesättning. Genom den nya taxekonstruktionen uppstår en risk för att stora delar av sjöfarten slås ut, framhåller motionärerna. Det gäller framför allt den transoceana linjetrafiken och de inrikes transportererna. De senare får allt svårare att konkurrera med hårt subventionerade landtransporter. Vissa landtransporter av gods erhåller dessutom direkta kontantbidrag i form av transportstöd, något som ytterligare snedvrider konkurrensen mellan transportslagen.

Även i motion T615 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls (yrkande 1) att det nya systemet för sjöfartsavgifter bör ses över och revideras. Avgifterna kan – betonar motionärerna – i vissa avseenden snedvrider konkurrensen inom sjöfarten. Detta gäller särskilt oceangående fartyg för vilka farledsavgiften innebär en avsevärd kostnadsökning.

Inger René och Kent Olsson (båda m) påtalar också, i motion T601, nackdelar med att avgiftsfriheten för den transoceana linjetrafiken upphört. De få oceangående containerrederier som i dag kontinuerligt anlöper Göteborg löper risk att försvinna, säger motionärerna. En växande andel av framför allt last från oceangående containerrederier är last som skall vidare till de andra nordiska länderna, de baltiska länderna och Tyskland, last som kontrolleras av svenska intressen. Risk föreligger att dessa laster undviker svenska hamnar och i stället går direkt till respektive land med ytterligare negativa konsekvenser för svensk industri och sysselsättning. Detta undviks om kostnadsneutralitet i avgiftshänseende råder mellan europeiska hamnar.

Per-Richard Molén m.fl. (m) begär (yrkande 33 i motion T220) en utredning om kostnadsansvaret för isbrytning. Isförstärkt tonnage får i dag genom dryga sjöfartsavgifter betala isbrytning för maskinsvaga konkurrenter, framhåller motionärerna. Investeringar i isgående tonnage motverkas härigenom, och reglerna verkar kostnadsdrivande. Hamnar utan isbrytarbehov drabbas av samma avgiftsuttag, vilket inte är rimligt. På samma sätt som en miljörabatt har förts in i sjöfartsavgifterna bör nu modernt isbrytande tonnage premieras, betonar motionärerna.

Kostnaderna för isbrytningen behandlas även i motion T608 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (båda m). Motionärerna framhåller att dessa kostnader till stor del bärs av sjöfarten på våra väst- och sydkusthamnar. Den kostnadsbelastningen, i kombination med den i Sverige jämfört med andra

europiska länder höga avgiftsbelastningen på sjöfarten, leder till att de svenska hamnarna får allt svårare att konkurrera med utländska hamnar. Mot den bakgrunden, och med hänsyn till isbrytningens stora regionalpolitiska betydelse för Norrlandssjöfarten, anser vi det rimligt – säger motionärerna – att betydande delar av kostnaderna för isbrytningen avlastas dagens avgiftsfinansiering och i stället tas över statsbudgeten. Det finns samtidigt anledning att överväga former för att premiera sådana fartyg som minskar kraven på statens isbrytarresurser.

Ytterligare en utredning som begärs av Per-Richard Molén m.fl. (m) gäller lotsbestämmelserna, yrkande 34 i motion T220 (m). Motionärerna framhåller att dessa bestämmelser är schablonartade och att de inte motsvarar de krav som näringen och sjösäkerheten ställer. Modern teknik kan inte användas på rätt sätt och speciellt för det mindre tonnaget utgör lotskostnaden en stor utgift.

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller (yrkande 5 i motion T615) att de stöder EU:s inriktning att ta fram gemensamma avgiftsprinciper för de olika trafikslagen i syfte att skapa en så konkurrensneutral situation som möjligt mellan olika trafikslag och länder. Varje trafikslag skall bära sina egna kostnader, betonar motionärerna, och det skall inte vara någon skillnad på avgiftsprinciperna i olika EU-länder.

I motion T230 av Sven Bergström m.fl. (c) framhålls att det finns anledning att se över hur konkurrensen mellan gods på järnväg och till sjöss verkar. Regeringen bör se över hur de sänkta banavgifterna påverkat sjöfarten, säger motionärerna och i det sammanhanget även överväga att ta bort farledsavgifterna. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag i frågan snarast möjligt och inte senare än i samband med vårbudgeten 1999.

I motion T609 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (båda m) framhålls att fritidsbåtssektorn förorsakar Sjöfartsverket kostnader som i dag inte täcks av anslagsmedel. Det innebär, säger motionärerna, att Sjöfartsverket indirekt beskattar handelssjöfarten för att Sjöfartsverket skall kunna fullgöra de uppgifter avseende säkerhet m.m. som riktar sig mot fritidsbåtssektorn. Med hänsyn till betydelsen av att inte belasta handelssjöfarten med kostnader som denna sjöfart inte förorsakar, vore det rimligt – betonar motionärerna – att delar av statens intäkter från bränsleskatter avseende fritidsbåtssektorn anslås till Sjöfartsverket för att täcka sektorns kostnader.

4.3 Utskottets ställningstagande

Farledsavgifter för den transoceaniska linjetrafiken och den inrikes sjöfarten

I sitt av riksdagen godkända betänkande 1996/97:TU1 framhöll utskottet att det på grund av EG-kommissionens synpunkter var nödvändigt att ändra systemet för sjöfartsavgifter så att den inrikes sjöfarten avgiftsbelades och så att avgiftsfriheten för den transoceaniska linjetrafiken upphörde. Avgiftssystemet ändrades följaktligen i enlighet härmed med verkan från den 1 januari 1998. Från den tidpunkten har avgiftssystemet också miljödifferenterats.

Regeringen uppdrog i oktober 1998 åt Sjöfartsverket att utvärdera miljö-differentieringen samt eventuella konsekvenser som omläggningen av sjöfartsavgiftssystemet i övrigt medfört. Utvärderingen omfattar således även de delar av avgiftssystemet som kan sägas utgöra en EU-anpassning. I verkets uppdrag ingår också att lämna förslag till hur systemet kan vidareutvecklas. Uppdraget skall redovisas senast den 31 december 1999.

Finansiering av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur vid sidan av hamnarna är inom EU i allmänhet en statlig angelägenhet. Inom unionen pågår dock ett arbete med att utveckla en finansieringsprincip som kallas ”användaren betalar” och som innebär att denne betalar för sin användning av infrastrukturen, däri inbegripet kostnaderna för s.k. externa effekter. Det arbetet stöds av Sverige, som bl.a. framgår av den positiva inställning som redovisats från svensk sida till två grönböcker om hamnfrågor respektive infrastrukturavgifter. Kommissionens vitbok om infrastrukturavgifter, som även den bygger på den nämnda finansieringsprincipen, omfattas av ett av Näringsdepartementet nyligen inlett remissförfarande.

I avvaktan på resultatet av Sjöfartsverkets utvärdering av avgiftssystemet och med hänvisning till vad utskottet anfört om EU:s betydelse för utformningen av detta system avstyrker utskottet yrkandena om farledsavgifter för den transoceana linjetrafiken och den inrikes sjöfarten i motionerna T220 (m), T601 (m) och T615 (kd).

Handelssjöfartens kostnadsansvar för isbrytning och lotsning

Utskottet erinrar vidare om inrättandet av en godstransportdelegation med företrädare för näringslivet och trafikverken enligt fjolårets transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Delegationen (dir. 1998:51) har till uppgift bl.a. att utforma en nationell trafikslagsövergripande godstransportstrategi i syfte att främja en ökad samverkan mellan de olika trafikslagen och därmed ett effektiviserat godstransportsystem. Härigenom och tack vare den infrastrukturplanering som sker i samarbete mellan trafikverken och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ägnas enligt utskottets mening sjöfartens roll och förutsättningar inom transportsystemet erforderlig bevakning. När det gäller hamn- och sjöfartsfrågor inom ramen för den samordnade infrastrukturplaneringen avses Sjöfartsverket, enligt vad utskottet erfarit, få ett särskilt ansvar. Verket har därför inlett ett antal studier för att kunna bedöma konsekvenserna av de nya konkurrensförutsättningar för sjöfarten som fjolårets transportpolitiska beslut innebär, bl.a. på grund av sänkningen av banavgifterna.

Med hänvisning till vad utskottet nu anfört finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd erforderlig med anledning av yrkandena i motionerna T220 (m) och T608 (m) om handelssjöfartens kostnadsansvar för isbrytning och lotsning. Dessa yrkanden avstyrks följaktligen.

Avgiftsprinciper för de olika trafikslagen

Vad utskottet ovan anfört om arbetet inom EU med att utveckla finansieringsprincipen ”användaren betalar”, om Godstrafikdelegationens uppgifter,

om Sjöfartsverkets utvärdering av det nya avgiftssystemet för sjöfarten och om verkets roll inom ramen för den samordnade investeringsplaneringen synes ägnat att tillgodose syftet med motionerna T230 (c) yrkande 10 om hur de sänkta banavgifterna påverkat sjöfarten och T615 (kd) yrkande 5 om avgiftsprinciper för de olika trafikslagen. Dessa yrkanden torde därför inte behöva föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

Kostnader för fritidsbåtssektorn

Riksdagen har för budgetåret 1999 anvisat 44,4 miljoner kronor under anslaget Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. (prop. 1998/99:1 utg.omr. 22, bet. 1998/99:TU1, rskr. 1998/99:79). Av den nämnda propositionen framgår att Sjöfartsverket i sin treårsplan anfört att handelssjöfartens betalningsansvar ökat markant de senaste åren och att anslaget inte täcker de kostnader som främst fritidsbåtssektorn åsamkar Sjöfartsverket. Dessa kostnader beräknar verket till 87,1 miljoner kronor. Regeringen, å sin sida, framhåller att den med anledning av det statsfinansiella läget inte kunde tillstyrka någon anslagshöjning. Utskottet och riksdagen gjorde ingen annan bedömning. Eftersom utskottet inte heller nu är berett att förorda en ökad anslagsfinansiering av ifrågavarande kostnader, avstyrks motion T609 (m) som har det syftet.

5 Färjetrafiken på Gotland m.m.

5.1 Inledning

Sedan år 1971 omfattas färjetrafiken på Gotland av ett statligt transportstöd (prop. 1971:154, bet. 1971:TU28, rskr. 1971:350). Från anslaget Transportstöd för Gotland har på senare år – för vart och ett av budgetåren 1995/96, 1997 och 1998 – anvisats 175 miljoner kronor. (Med budgetåret 1995/96 avses här de första 12 månaderna av det 18 månader långa budgetåret.) Transportstödet omfattar såväl person- som godsbefordran och är inbyggt i den taxa som tillämpas.

Godstrafiken subventioneras dessutom enligt ett särskilt system med högstprisreglering och ett s.k. Gotlandstillägg. Enligt ett riksdagsbeslut i december 1996 skulle systemet avvecklas vid utgången av december 1998 (prop. 1995/96:44, bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99).

I det nämnda beslutet ställde sig riksdagen också bakom de riktlinjer som regeringen förordade för den framtida färjetrafiken till och från Gotland. Staten skulle enligt dessa riktlinjer även fortsättningsvis garantera en tillfredsställande person- och godstrafikförsörjning mellan fastlandet och Gotland. Den framtida färjetrafiken skulle inte få kosta staten mer än vad den gjorde då – 175 miljoner kronor per år – och den skulle vara passagerarvänlig, näringslivsanpassad, säker och miljöanpassad. Utgångspunkten skulle vara en av staten garanterad bastrafik på två fastlandshamnar.

I och med 1995 års riksdagsbeslut antog riksdagen också lagen (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland. I enlighet med

beslutet trädde lagen i kraft den 1 januari 1998, då lagen (1970:871) om linjesjöfart på Gotland upphörde att gälla.

Med stöd av riksdagens beslut beslutade regeringen i januari 1996 att tillkalla en särskild förhandlare (dir. 1996:5) för att upphandla färjetrafik till och från Gotland. Förhandlaren skulle upprätta ett preliminärt avtal om upphandlingen, vilket skulle underställas regering och riksdag för godkännande. Riksdagen godkände avtalet i november 1996 (prop. 1996/97:33, bet. 1996/97:TU4, rskr. 1996/97:60). Detta trädde i kraft den 1 januari 1998.

Av den nämnda propositionen framgick att Nynäshamn (norra linjen) och Oskarshamn (södra linjen) liksom tidigare skulle vara fastlandshamnar i färjetrafiken och att denna skulle utföras av två konventionella färjor från den 1 januari 1998. Därutöver skulle ett enskrovt höghastighetsfartyg av stål införskaffas. Det fartyget skulle sättas i trafik våren 1998 eller våren 1999. Statens kostnad för trafiken beräknades till 174 miljoner kronor per år i 1996 års penningvärde, förutsatt att antalet resande uppgick till 1 050 000 per år, vilket motsvarade det genomsnittliga antalet resenärer under de tre år som närmast föregick år 1996. Statens kostnad kunde komma att öka eller minska om antalet passagerare ändrades påtagligt jämfört med de nämnda tre åren.

Enligt den nämnda lagen (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland får regeringen meddela föreskrifter om begränsning av rätten att utföra regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk hamn utanför Gotland. Med stöd av det bemyndigandet har regeringen utfärdat förordningen (1997:748) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland. Rätten i fråga begränsas enligt förordningen till en början så att en anmälan skall göras till Sjöfartsverket innan regelbundna sjötransporter inleds. Vidare gäller som huvudregel att den som utför regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk fastlandshamn måste anlöpa fastlandshamnen minst fem gånger per vecka.

5.2 Transportstöd till Gotland och Gotlandstillägget i budgetpropositionen för innevarande år

I årets budgetproposition (utg.omr. 22 Kommunikationer) erinrades om att Gotlandstrafiken enligt gällande avtal förutsätts omfatta ett basutbud med två konventionella färjor, M/S Visby och M/S Thjelvar, och ett enskrovs höghastighetsfartyg i stål. På grund av vissa – i propositionen närmare angivna – skäl skulle de tre fartygen i basutbudet inte komma att klara godstrafiken på ett tillfredsställande sätt under högrafikperioden juni–augusti 1999. Regeringen tillstyrkte därför ett förslag av Sjöfartsverket att M/S Gute – utöver det i avtalet föreskrivna basutbudet – skall få användas som lastfartyg under den nämnda perioden. Merkostnaden beräknades till 15 miljoner kronor. Regeringen föreslog att medelsanvisningen under anslaget för år 1999 skall omfatta 190 miljoner kronor, dvs. ett 15 miljoner kronor högre belopp än de närmast föregående budgetåren.

I den nämnda delen av årets budgetproposition framhöll regeringen också att frågan om ekonomiskt stöd för godstransporter till och från Gotland behövde beredas ytterligare. I avvaktan på beredningen borde avvecklingen

av Gotlandstillägget anstå. Lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter skulle därför inte upphöra att gälla vid utgången av år 1998 – som riksdagen hade bestämt i december 1996 – utan först vid utgången av år 1999.

Riksdagen beslutade i december 1998 i enlighet med de två nämnda regeringsförslagen (prop. 1998/99:1 utg.omr. 22, bet. 1998/99:TU1, rskr. 1998/99:79).

5.3 Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T220 att det nya avtalet för färjetrafiken på Gotland inte har inneburit någon förbättring av denna trafik. Den gamla monopollagen togs bort, eftersom den inte var förenlig med EU:s regler, säger motionärerna. Regeringen har i stället infört en ny förordning, som i lika hög grad befäster monopolet och gör det omöjligt att pröva andra trafiklösningar. Det borde vara naturligt att tillåta andra operatörer att bedriva trafik på Gotland, när det nu visar sig att trafiken ökar så att den avtalsbundna bastrafiken inte längre är tillräcklig. Regeringen har i stället valt att utöka bastrafiken med en icke obetydlig fördyring som följd. Kostnaderna för att sätta in en ytterligare färja, M/S Gute, under sommarmånaderna uppgår enligt regeringen till 15 miljoner kronor. M/S Gute skulle bli den enda färja i hela Östersjön som under högsäsong skattesubventioneras, säger motionärerna. Om monopolet slopades, skulle denna utökade trafik med stor sannolikhet kunna drivas av annan operatör utan kostnad för staten.

I motion T614 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) betonas vikten av att Gotland har samma villkor som andra regioner för gods- och persontransporter. Transportvillkoren är mycket viktiga för jordbrukets överlevnad och utveckling men har också avgörande betydelse för att bevara industrisektorn och utveckla turism och andra framtidsnäringar. Systemet med Gotlandstillägget har inte fungerat helt tillfredsällande, och vilken form det framtida stödet till person- och godstransporter bör få står inte helt klart i dag, säger motionärerna. Däremot kan och bör man slå fast vissa principer för det framtida stödet enligt följande:

- Det skall vara långsiktigt hållbart.
- Det skall vara konkurrensneutralt.
- Det skall leda till att kostnaderna för transport av gods mellan Gotland och en ort på fastlandet inte är högre än för transport motsvarande sträcka på fastlandet.
- Både gods- och persontransporternas speciella behov måste tillgodoses.
- Snabbfärjan bör användas i regelbunden, helst daglig, trafik året runt.

I motion T625 av Lilian Virgin m.fl. (s) framhålls att en ny höghastighetsfärja kommer att sättas i trafik den 1 april i år. För att kostnaderna för trafiken skall rymmas inom det statliga anslaget till trafiken, kommer höghastighetsfärjan att användas i begränsad omfattning och kommer enligt fastställd turlista att vara i trafik endast fram till den 19 september 1999. Den begränsade användningen av höghastighetsfärjan är negativ för gotlänningarna och Gotlands näringsliv, betonar motionärerna. Kostnaden för att låta höghastig-

hetsfärjan gå i trafik året runt har uppskattats till 21 miljoner kronor. Den tekniska utvecklingen har gjort att snabba färjor kan gå i trafik året runt. En satsning på utvecklingen i Gotlandstrafiken ger bättre underlag för utveckling och tillväxt likvärdiga dem i andra regioner. Motionärerna vill ha en översyn av den ekonomiska ramen för Gotlandstrafiken med hänsyn till de nya förhållanden som blir möjliga under år 1999.

Gotland utvecklas år efter år på ett dynamiskt sätt, framhåller Mikael Johansson och Birger Schlaug (båda mp) i motion T610. Allt från högskolan och konferenscenter till tankar på Östersjöcentrum och modern ekologiskt anpassad odling vittnar om denna utveckling, säger motionärerna. Dåliga kommunikationer, orimliga turlistor och höga priser är en kombination som regering och riksdag kan använda för att slå tillbaka utvecklingen. Vill man något annat måste man se till att kommunikationerna med såväl vanlig färja som höghastighetsfärja och flyg fungerar året runt, betonar motionärerna.

I motion T605 av Roy Hansson (m) framhålls att åtgärder bör vidtas så att daglig trafik mellan Gotland och fastlandet kan upprätthållas året runt.

Motion T624 av Lilian Virgin (s) gäller utbyggnad av Visby hamn. Motionären framhåller att nuvarande hamn byggdes i början av 1980-talet, med statliga investeringar. Färjetrafiken har sedan dess ökat ca 50 %, och den expanderande trafiken medför att hamnterminalen inte längre är tillräcklig. Till följd av den nya snabbfärjan, som kommer i trafik under år 1999, ökar passagerarantalet ytterligare. Hamnen måste därför byggas ut och anpassas till den nya trafiksituationen. Vidare måste hamnterminalen anpassas till existerande och kommande behov. Statligt ekonomiskt stöd behövs, understryker motionären, för anpassningen av hamnen och hamnterminalen.

I motion T618 framhåller Agne Hansson (c) och Roy Hansson (m) att Gotland har goda förutsättningar för att kunna bygga upp en effektiv kontroll och övervakning av Östersjön. Genom att lokalisera en övervakningscentral till Gotland skulle man underlätta samordning av sjöräddning, miljöräddningstjänst, fiskeövervakning, havsforskning, övervakning av smuggling av flyktingar, narkotika och andra farliga ämnen samt den ökande fartygs- och turisttrafiken.

5.4 Utskottets ställningstagande

Konkurrens i färjetrafiken på Gotland

Som framhålls i motion T220 (m) innebär nuvarande författningsreglering av färjetrafiken på Gotland att den som enligt avtal med staten utövar trafiken praktiskt taget har ensamrätt till den. En sådan ordning har också på det hela taget oförändrad gällt alltsedan början av 1970-talet, då den nu upphävda lagen om linjesjöfart på Gotland, liksom transportstödet för Gotland, infördes. Den i praktiken gällande ensamrätten skall ses mot bakgrund av bl.a. trafikens speciella struktur, som kännetecknas av starka variationer i resandeunderlaget mellan lågsäsong och den korta högsäsongen under sommaren. Statsmakternas strävan att åstadkomma en tillfredsställande trafikförsörjning

för Gotland medför att trafiken måste bedrivas även under tider då resandeunderlaget är så litet att den inte kan bli lönsam. Den ensamrätt som nuvarande trafikutövare kan sägas ha är förenad med en skyldighet att bedriva regelbunden trafik även under lågsäsong. Det intresse som andra rederier kan ha av att etablera en konkurrerande trafik torde endast gälla högsäsongen. Genom en sådan trafik minskar resandeunderlaget i den av staten upphandlade och subventionerade trafiken. Därigenom minskar denna trafiks intäkter och ökar behovet av statsbidrag. Utskottet vill understryka att det självfallet inte har någon erinran mot en konkurrens om trafiken som inte undergräver statens möjligheter att till en rimlig kostnad trygga en tillfredsställande trafikförsörjning för Gotland. Det är därför också av stor betydelse att trafiken upphandlas i konkurrens. Upphandlingen av trafiken enligt det nu gällande avtalet har skett enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling.

Med det sagda avstyrker utskottet motion T220 (m) yrkande 36 om konkurrens i färjetrafiken på Gotland.

Principer för det framtida stödet till person- och godstransporter till och från Gotland

Enligt det nämnda avtalet förutsätts – har utskottet inhämtat – linjetrafiken årligen omfatta 1 204 enkelturer på norra linjen och 990 enkelturer på södra linjen, dvs. totalt 2 194 enkelturer. Den fastställda tidtabellen för år 1999 omfattar drygt 2 500 enkelturer, dvs. en avsevärd ökning av utbudet jämfört med det som anges i avtalet. Riksdagens beslut att höja anslaget Transportstöd för Gotland med 15 miljoner kronor för budgetåret 1999 gör det möjligt att förstärka transportkapaciteten genom att M/S Gute sätts in under tre sommarmånader för godstransporter och därmed avlastar M/S Visby och M/S Thjelvar. De båda sistnämnda fartygen får därmed en ökad kapacitet för personbilar. Turutbudet i 1999 års tidtabell har dimensionerats för 1 200 000 passagerare, dvs. 150 000 fler än som beräknades i avtalet.

Inom den av riksdagen godkända kostnadsnivån på 190 miljoner ryms enligt vad utskottet erfarit ca 640 enkelturer med den i gällande avtal förutskickade höghastighetsfärjan under perioden den 1 april–den 19 september 1999. Ytterligare 300 enkelturer skulle krävas om färjan skulle gå i trafik även under tiden den 20 september–den 31 december 1999. Kostnaderna för dessa ytterligare turer beräknas till 21 miljoner. Ytterligare kostnader skulle bli följden om höghastighetsfärjan skulle gå i trafik även under tiden den 1 januari–den 31 mars.

Mot bakgrund av riksdagens beslut i december 1998 att uppskjuta avvecklingen av Gotlandstillägget utreder Sjöfartsverket frågan om godstransportstödet för Gotland. Utgångspunkter för verkets arbete är att det framtida stödet skall vara långsiktigt hållbart och konkurrensneutralt. Av budgetpropositionen för år 1999 framgår att regeringen avser att återkomma till riksdagen i frågan i budgetpropositionen för år 2000.

I avvaktan på att regeringen i nästa budgetproposition återkommer till frågan om utformningen av ett godstransportstöd för Gotland och med hänvisning till vad utskottet nu i övrigt anfört avstyrks till en början motion T614 (v) om principer för det framtida stödet till person- och godstransporter till

och från Gotland. Till principerna i fråga hör, som framgår av referatet ovan för innehållet i v-motionen, att höghastighetsfärjan bör användas i regelbunden, daglig trafik året runt. Det önskemålet är också det gemensamma temat i motionerna T605 (m), T610 (mp) och T625 (s). Även dessa motioner avstyrks därför med hänvisning till vad utskottet anför. Utskottet förutsätter självfallet att Sjöfartsverket, som företräder staten vid tillämpningen av avtalet med nuvarande trafikutövare, söker få till stånd största möjliga antal turer inom den av riksdagen anvisade ekonomiska ramen.

Utbyggnad av Visby hamn

Länsstyrelsen på Gotland och Gotlands kommun har, enligt vad utskottet inhämtat, i en gemensam skrivelse till Kommunikationsdepartementet begärt att få ett klarläggande om möjligheten till statlig finansiering av en *utbyggnad av Visby hamn*, ombyggnad av terminal för Gotlandstrafiken samt utbyggnad av anslutande vägsystem till hamn- och terminalområden. Den totala kostnaden beräknas till 150 miljoner kronor. Gotlands kommun har i flerårsplanen för investeringar i regional infrastruktur under perioden 1998–2007 reserverat 25 miljoner kronor för investeringar i Visby hamn motsvarande statsbidragsdelen på 50 %. Således är 100 miljoner kronor av den totala investeringen för närvarande ofinansierade. Näringsdepartementet och Sjöfartsverket undersöker möjligheterna att finna former för en finansiering av investeringarna.

Någon riksdagens åtgärd med anledning av motion T624 (s) om statligt stöd för utbyggnaden av Visby hamn är utskottet för sin del inte berett att förorda. Motionen avstyrks följaktligen.

Övervakningscentral på Gotland för sjötrafiken på Östersjön

Beträffande den i motion T618 (c) aktualiserade frågan om en övervakningscentral på Gotland för sjötrafiken på Östersjön har utskottet inhämtat följande. Som en följd av förslag i betänkandet Statens maritima verksamhet (SOU 1996:41) uppdrog regeringen i regleringsbrev för verksamhetsåret 1997 åt Räddningsverket att före den 1 mars 1998 redovisa ”en översyn av informationssystem för att tillgodose den civila havsövervakningens behov av underrättelser om sjöläget”. Räddningsverket har redovisat sitt uppdrag i rapporten Samordnad sjöinformation. Rapporten har remissbehandlats, och frågan bereds för närvarande inom Regeringskansliet. I avvaktan på regeringens ställningstagande är utskottet inte för sin del berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionen. Denna avstyrks följaktligen.

6 Fritidsbåtsregister

6.1 Inledning

Riksdagen antog i juni 1987 en lag om fritidsbåtsregister, som trädde i kraft den 1 januari 1988 (prop. 1986/87:121, bet. 1986/87:KrU22, rskr. 1986/87:347). Lagen innebar en registreringsplikt för båtar med en längd över 5 m

eller med viss minsta motorstyrka. Ändamålet med registret var enligt lagens 2 § att ge underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss och planering av trafiken med fritidsbåtar. Registeravgiften, som skulle täcka kostnaden för att föra registret, var 30 kr per år.

I december 1992 upphävde riksdagen lagen om fritidsbåtsregister (prop. 1992/93:102, bet. 1992/93:TU10, rskr. 1992/93:108). I det nämnda betänkandet framhöll utskottet att det inte såg något oavvisligt behov av att ordna en registrering av fritidsbåtar i offentlig regi och tvångsvis.

I sitt av riksdagen godkända betänkande 1994/95:TU12 (rskr. 1994/95:232) framhöll utskottet att regeringen borde överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhets- och ordningssynpunkt motiverade att det statliga fritidsbåtsregistret återinfördes. I det sammanhanget bör regeringen – sade utskottet – även överväga hur samhällets kostnader för fritidsbåtstrafiken skall betalas. Självfallet borde regeringen vid sina överväganden beakta riksdagsbeslut, till vilka det hänvisades i betänkandet, med anledning av motionsyrkanden om en båtskatt och om en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar.

I budgetpropositionen för år 1998 redovisades att en särskild utredare i betänkandet Fritidsbåten och Samhället (SOU 1996:170) hade föreslagit att ett obligatoriskt statligt fritidsbåtsregister skulle införas för de 300 000 båtar som var över 5 m och/eller med en motorstyrka på mer än 10 kW samt att en båtavgift på 200 kr skulle tas ut för att täcka de kostnader som fritidsbåtssektorn förorsakar. Någon båtskatt föreslogs däremot inte i utredningsbetänkandet och inte heller någon obligatorisk ansvarsförsäkring. Regeringen framhöll för sin del att den avsåg att återkomma till riksdagen med ett konkret förslag till hur en allmän registrering av fritidsbåtar skulle genomföras.

I budgetpropositionen för år 1999 säger sig regeringen göra bedömningen att frågan behöver beredas vidare innan ett förslag föreläggs riksdagen. Regeringen säger att den därför avser att under år 1999 återkomma till riksdagen med ett konkret förslag om hur registrering av fritidsbåtar bör genomföras.

6.2 Motionsförslag

I motion T222 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) säger motionärerna att det är med glädje de noterar att regeringen ytterligare skjuter på frågan om införande av ett fritidsbåtsregister. Folkpartiet anser dock – understryker motionärerna – att det bästa vore om regeringen kunde stryka registret helt och hållet.

I motion T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) sägs att Kristdemokraterna avvisar tanken på ett statligt båtregister, eftersom ett sådant måste ses som en förberedelse till en framtida båtskatt. Ett frivilligt båtregister är den bästa lösningen, betonar motionärerna, som med fördel kan administreras av försäkringsbolagen.

I motion T621 av Agneta Lundberg m.fl. (s) framhålls att regionalpolitiska överväganden bör göras vid inrättande av ett statligt båtregister. Med den

utgångspunkten föreslår motionärerna att fritidsbåtsregistret förläggs till Ulvön i Ångermanland.

I motion T629 av Bengt Silfverstrand (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister. Motionären framhåller också att det bör åligga varje båtägare att betala inte bara sin del av registerkostnaden utan också att – i ett inledande skede efter registrets tillkomst – ge ett väsentligt bidrag till samhällets kostnader för upprätthållande av en god sjösäkerhet.

6.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att regeringens till en senare tidpunkt i år aviserade förslag bör avvaktas och är därför inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandena. Dessa avstyrks följaktligen.

7 Vänersjöfart och annan inre fart

7.1 Inledning

Utskottet har i det föregående erinrat om att Vänersjöfarten, dvs. alla sjötransporter mellan Göteborgsområdet och Vänerhamnarna, är undantagen från den sedan den 1 januari 1998 gällande regeln att inrikes sjöfart beläggs med farledsavgift. I budgetpropositionen för år 1997, som låg till grund för riksdagens beslut om ett nytt system för sjöfartsavgifter, framhölls att det i Vänerområdet råder en speciell konkurrenssituation mellan sjötransporter och landtransporter. Regeringen betonade att förutsättningarna för utnyttjande av sjötransporter i området inte borde försämrats, med hänsyn bl.a. till de miljöskäl som kommit till uttryck i trafikpolitiken.

Till Vänersjöfartens konkurrensförmåga bidrar också det statliga ekonomiska stöd som sedan många år anvisats under anslaget Ersättning till viss kanaltrafik m.m. För budgetåret 1999 har riksdagen anvisat 62,7 miljoner kronor till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler samt ersättning till Vänerens seglationsstyrelse.

7.2 Motionsförslag

Vänersjöfarten behandlas i tre motioner, T225 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s), T617 av Jan-Evert Rådström och Per-Samuel Nisser (båda m) samt T622 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s). I alla tre motionerna framhålls att en utredning bör tillsättas om Vänersjöfartens möjligheter att kunna hävda sig i konkurrensen med godstrafiken på järnväg. I de båda förstnämnda motionerna framhålls också att riksdagens transportpolitiska beslut våren 1998 innebar kostnadslättnader för godstrafiken på järnväg och därmed ett bättre konkurrensläge för detta transportslag i förhållande till Vänersjöfarten.

I motion T628 av Camilla Dahlin-Andersson och Eva Flyborg (båda fp) framhålls (yrkande 1) att en kommitté bör tillsättas med uppgiften att utreda

förutsättningarna för återuppbyggnad av sjötransporter längs Sveriges kuster, kanaler, floder och insjöar. Vidare säger motionärerna (yrkande 3) att fartyg som går i inre fart, dvs. inom landet, bör få förbättrade konkurrensvillkor och i det avseendet jämföras med fartyg i utrikes fart.

I motion T612 av Ulf Björklund (kd) framhålls att Sjöfartsverket på uppdrag av Kommunikationsdepartementet genomfört en förstudie av Dalälvens möjligheter som framtida vattenväg – det s.k. Dala kanal-projektet. Motionären betonar vikten av att förstudien fullföljs.

7.3 Utskottets ställningstagande

Vänernsjöfart

I sitt av riksdagen godkända betänkande med anledning av proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) erinrade utskottet om konkurrensförhållandet mellan järnvägen och sjöfarten i Vänerområdet. Utvecklingen borde följas med uppmärksamhet, betonade utskottet, som även sade sig förutsätta att den uppgiften låg inom ramen för Sjöfartsverkets uppdrag att följa den svenska sjöfartsnäringens konkurrenssituation och årligen avrapportera utvecklingen till regeringen. Vidare kunde enligt utskottet den godstransportdelegation som föreslogs i propositionen ha anledning att följa t.ex. Vänertrafikens utveckling.

I budgetpropositionen för år 1999 utgår regeringen i ett avsnitt med rubriken Vänernsjöfarten från att sjöfarten till och från Väneren skulle kunna påverkas av lägre avgifter för järnvägens godstrafik från den 1 januari 1999. I likhet med riksdagen finner regeringen det därför angeläget att bl.a. Sjöfartsverket följer trafikutvecklingen i Vänerområdet. Vidare säger sig regeringen förutsätta att även Godstransportdelegationen följer utvecklingen och vid behov föreslår regeringen lämpliga åtgärder för att trygga en god godstransportförsörjning.

Utskottet har i det föregående under rubriken Handelssjöfartens kostnadsansvar behandlat en c-motion med krav på en översyn av hur fjolårets riksdagsbeslut om sänkta banavgifter påverkat sjöfarten i allmänhet, inte bara Vänernsjöfarten. I det sammanhanget framhåller utskottet bl.a. att Sjöfartsverket inlett ett antal studier för att kunna bedöma konsekvenserna av de nya konkurrensförutsättningar för sjöfarten som fjolårets transportpolitiska beslut innebär.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med de tre motionsyrkandena om Vänernsjöfarten tillgodosett. Yrkandena kan sålunda lämnas utan åtgärd och avstyrks därför.

Annan inre fart

Motion T608 (fp) gäller även annan inre fart än Vänernsjöfart, nämligen utmed våra kuster samt i våra kanaler och floder och andra insjöar. Utskottet utgår från att förutsättningarna även för sådan sjöfart uppmärksammas av Sjöfartsverket och Godstransportdelegationen på samma sätt som Vänernsjö-

farten. Därmed tillgodoses syftet med motionen. Den kan således lämnas utan åtgärd och avstyrks med det sagda.

1998/99:TU6

Dala kanal

Under rubriken *Dala kanal* i budgetpropositionen för innevarande år framgår att det under år 1996 uttalades önskemål bl.a. från näringslivet och de fackliga organisationerna i Dalarna om att en farled borde inrättas mellan Siljan och Östersjön. Vidare framgår det av propositionen att Sjöfartsverket i början av år 1998, till fullgörande av ett regeringsuppdrag, lämnade en rapport som visar att det är tekniskt möjligt att göra Dalälven farbar för handelsfartyg av s.k. Europastandard och tillgänglig också vintertid. Verket påpekar att ett sådant projekt är förenat med intressekonflikter både inom miljö- och vattenkraftsområdet. Två tänkbara farledsalternativ redovisas, ett med in- och utfart i Gävlebukten och ett genom Mälaren. Kostnaden kan i båda fallen uppskattas till drygt 12 miljarder kronor.

Regeringen framhåller också att området utmed nedre Dalälven – från Avesta till Skutskär – i sin helhet är av riksintresse enligt 1 och 2 kap. lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. Riksdagen beslöt den 7 maj 1998 att i enlighet med ett regeringsförslag avsätta området som nationalpark. Mot den redovisade bakgrunden säger regeringen att den inte kommer att aktualisera frågan om inrättande av en farled mellan Siljan och Östersjön.

Utskottet ansluter sig för sin del till regeringens uppfattning och avstyrker därför motion T612 (kd).

8 Hamnfrågor

I motion T615 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att regeringen bör återkomma med långsiktiga förslag till hur staten skall kunna samverka bättre med kommunerna i fråga om hamnarna och infrastrukturen kring hamnarna samt med förslag till hur stuverimonopolet skall hanteras i framtiden med tanke på konkurrenssituationen.

I motion T619 framhåller Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s) att det nu är av stor vikt att vi i likhet med många EU-länder tar ett samlat grepp om statens ansvar för landets hamnpolitik. Regeringen bör därför få i uppdrag att lägga fram förslag till en sådan politik.

I motion T623 framhåller Inge Carlsson och Michael Hagberg (båda s) att en gemensam satsning på ökad godshantering i Oxelösunds och Norrköpings hamnar i framtiden skulle kunna avlasta Stockholmsområdets stora transport- och miljöproblem, både i skärgården och på vägnätet.

I motion T628 av Camilla Dahlin-Andersson och Eva Flyborg (båda fp) framhålls att de svenska hamnarna till övervägande del drivs av aktiebolag som ägs av kommunerna. Hamnavgifterna varierar, och hamnavgifterna kan ha påverkats av andra hänsynstaganden än sjöfartsskäl och miljömässiga skäl, säger motionärerna. Även om avregleringen varit nyttig inom många

områden, borde det undersökas om inte sjöfartsnäringen skulle främjas av t.ex. en annan modell för utformning av taxan där sjöfartens speciella förutsättningar blir styrande.

Utskottet vill med anledning av dessa fyra motionsyrkanden erinra om EG-kommissionens i december 1997 framlagda grönbok om hamnar och sjötransporternas infrastruktur. Där uttalas att hamnarna är av vital betydelse för EU, när det gäller såväl handel som transporter. Gemenskapens hamnsektor hanterar mer än 90 % av unionens handel med tredje land, och ca 30 % av trafiken inom EU. Dessutom är hamnarna viktiga centrum för regional, ekonomisk och social utveckling och fungerar som knutpunkter mellan sjöbase- och landbaserade transporter. I grönboken pekar kommissionen också på ett antal tänkbara åtgärder som kan vidtas för att hamnarna bättre skall fylla sin viktiga funktion. Bl.a. anser kommissionen att hamnarna skall integreras fullständigt i det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Vidare uttalas att de transeuropeiska transportnäten till intilliggande länder bör utvidgas, vilket kommer att kräva avsevärda investeringar i hamnar och annan infrastruktur. Hamnarna bör utgöra knutpunkter i den intermodala transportkedjan. Detta kräver goda anslutningar till TEN-T men också standardisering av lastenheter, integration av datasystem m.m.

I ett yttrande i april 1998 över grönboken säger sig regeringen i allt väsentligt dela kommissionens ståndpunkter. Utvecklingen av hamnarna från offentliga förvaltningsorgan till kommersiella, konkurrensutsatta verksamheter har enligt regeringen kommit förhållandevis långt i Sverige. Konkurrensen från landtransporterna har ökat, vilket i sig också har ökat konkurrensen mellan hamnarna. Detta kräver att transportpolitiken utformas på ett enhetligt sätt för hela transportsektorn. Samtidigt betonar regeringen att marknadskrafterna bör avgöra utvecklingen när det gäller hur många hamnar som skall finnas och var de skall ligga.

I sitt av riksdagen godkända betänkande 1997/98:TU10 med anledning av fjolårets transportpolitiska proposition säger sig utskottet dela regeringens uppfattning enligt yttrandet över grönboken att marknadskrafterna bör avgöra utvecklingen när det gäller antalet hamnar och deras lokalisering. Liksom hittills bör, betonar utskottet, hamnväsendet vara en kommunal angelägenhet. På staten bör ankomma att svara för den infrastruktur i form av farleder m.m. som krävs för att hamnarna skall kunna användas på ett effektivt, säkert och miljövänligt sätt. Dessutom har staten ett övergripande ansvar för att sjöfarten integreras med landtransportsystemen. I sammanhanget fäste utskottet uppmärksamhet på Sjöfartsverkets i den transportpolitiska propositionen förutskickade aktiva deltagande i den nationella och regionala infrastrukturplaneringen, bl.a. genom att föra en dialog med hamnarna. Det betonades vidare att Godstransportdelegationen, vars inrättande också aviserades i propositionen, avsågs arbeta för en förbättrad samverkan mellan sjöfarten och anslutande landtransportsystem.

Utskottet vidhåller sin sålunda i fjol uttalade uppfattning om det statliga engagemanget i hamnväsendet och avstyrker därför samtliga nu aktuella motionsyrkanden. Beträffande kd-motionen, T615 yrkande 7 i den del det avser det s.k. stuverimonopolet, vill utskottet tillägga att den frågan också

behandlas i motionerna T222 (fp) yrkande 14, T628 (fp) yrkande 6, A708 (fp) yrkande 8. Dessa yrkanden kommer att beredas av arbetsmarknadsutskottet senare i vår.

1998/99:TU6

9 Vissa färjeförbindelser med Finland och Lettland

I motion T611 av Anders Sjölund (m) framhålls att en slopad taxfreeförsäljning innebär risk för att färjetrafiken över Kvarken slås ut. Finland och Sverige har, betonar motionären, ett nationellt ansvar att säkerställa en regelbunden åretruntrafik mellan de båda kustregionerna i Kvarken. Efterhand kommer den fria marknaden att anpassa sig till den nya situationen, men under en övergångsperiod måste staterna agera tillsammans så att en sådan trafik kan uppnås.

I motion T616 framhåller Yvonne Ruwaida (mp) att en färjeförbindelse mellan Stockholm och Riga på ett radikalt sätt skulle gynna en ekonomisk och kulturell utveckling mellan Sverige och Lettland och också hela Baltikum. För att förbindelsen skall kunna bli verklighet krävs dock att staten går in med ett aktivt stöd och till viss del tar ett ekonomiskt ansvar för denna färjeförbindelse.

I den förstnämnda motionen utgår motionären från att taxfreeförsäljningen inom EU skall slopas den 1 juli 1999, som var den tidpunkt som gällde då motionen skrevs. Efter toppmötet i Wien i december 1998 synes emellertid taxfreeförsäljningens framtid inom EU inte helt klar. I utredningsbetänkandet SOU 1998:49 Konsekvenser av att taxfreeförsäljningen avvecklas inom EU framhålls att Kvarkentrafiken i likhet med Gotlandstrafiken kan ses som ett public service-intresse. Sverige och Finland bör därför enligt utredningen gemensamt överväga upphandling av trafik för att säkra åretruntrafik. Enligt vad utskottet erfarit sker sådana överväganden.

Utskottet har vidare erfarit att ett lettiskt rederi sedan något år tillbaka driver färjetrafik med tre turer per vecka mellan Riga och Stockholm.

Med det anförda finner utskottet syftet med de båda motionerna tillgodosett. De bör därför kunna lämnas utan åtgärd och avstyrks.

10 Övriga frågor

10.1 Båthaverikommission

Motion T603 av Tom Heyman (m) gäller en båthaverikommission. Statistiken över olyckor med fritidsbåtar är bristfällig, framhåller motionären. Vanligtvis görs bara en enkel polisutredning för att utröna om olyckan skall leda till åtal, men om så inte är fallet sker ingen analys av händelseförloppet som lett fram till olyckan. För att skapa bättre kunskap om hur olyckor skall kunna förhindras i framtiden bör en "haverikommission" för fritidsbåtar inrättas. Att olyckorna med fritidsbåtar minskat kraftigt under senare år är till stor del ett resultat av Sjösäkerhetsrådets arbete. Det verkar därför naturligt, säger motionären, att rådet får ett utökat ansvar för säkerheten i fritidsbåtar och att ansvaret för den föreslagna haverikommissionen ges till rådet.

I sitt av riksdagen godkända betänkande 1992/93:TU18 behandlade utskottet en s-motion med i huvudsak samma innebörd som den nu aktuella motionen. Utskottet framhöll då att Sjöfartsverket vid ett flertal tillfällen hade utrett fritidsbåtsolyckor. Vidare erinrades om att verket samarbetar med båtlivsorganisationerna i bl.a. utbildningsfrågor för att förebygga olyckor. Utskottet hänvisade också till att det i 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor föreskrivs att sjöolyckor med fritidsbåtar kan bli föremål för undersökning av Statens haverikommission eller annan myndighet bl.a. i fall då flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade och om en undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt. Med det sålunda anförda fann utskottet syftet med den då aktuella motionen i huvudsak tillgodosett. Någon riksdagens åtgärd ansågs därför inte erforderlig, och motionen avstyrktes.

Vad utskottet sade då gäller även nu, varför motion T603 (m) avstyrks.

10.2 Vinga fyr

Motion T606 av av Eva Flyborg (fp) gäller Vinga fyr. Motionären säger att Sjöfartsverket för att spara 2,5 miljoner kronor har avbemannat fyren så att detta starkt trafikerade hamninlopp nu endast ägnas en passiv radarövervakning. Motionären vill ha en utvärdering eller uppföljning av verkets beslut. Säkerheten i sjöfarten är av avgörande betydelse och omistlig i ett så trafikerat område som Göteborgs hamn och skärgård, betonas det i motionen. En återbemanning är därför oerhört viktig.

Utskottet delar självfallet motionärens uppfattning om sjösäkerhetens stora betydelse. Avbemanningen är enligt Sjöfartsverket en följd av den tekniska utvecklingen som lett till att verket nu kan fullgöra sina uppgifter i fråga om sjösäkerheten i Göteborgsområdet på ett kostnadseffektivare sätt än tidigare. Utskottet ser för sin del ingen anledning att ifrågasätta Sjöfartsverkets bedömning. Härav följer att motionen avstyrks.

10.3 Varvsfrågor

I motion T628 av Camilla Dahlin-Andersson och Eva Flyborg (båda fp) framhålls att sjöfarten minskade successivt under 1970- och 1980-talen, inte minst inom landet, till förmån för vägtransporter. Som en följd härav skedde en omfattande varvsnedläggning. När nu sjöfarten återigen ökar, säger motionärerna, finns förutsättningar för att öppna varv för underhåll och reparation i Sverige.

Utskottets beredningsområde omfattar inte varvsfrågor. Det är emellertid allmänt känt att världens varvsnäring präglas av en betydande överkapacitet. Mot den bakgrunden antog man inom EU i maj förra året en förordning som innebär en kraftig begränsning av medlemsstaternas möjligheter att stödja näringen i fråga. Någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandet synes inte böra komma i fråga. Yrkandet avstyrks därför.

Utskottet hemställer

1. beträffande *säkerhets- och miljöfrågor*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T217 yrkande 6, 1998/99:T220 yrkande 35, 1998/99:T223 yrkandena 32 och 33, 1998/99:T604, 1998/99:T615 yrkandena 3 och 4, 1998/99:T627, 1998/99:T630 samt 1998/99:MJ748 yrkandena 3 och 5,
2. beträffande *farledsavgifter för den transoceana linjetrafiken och den inrikes sjöfarten*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T220 yrkande 32, 1998/99:T601 och 1998/99:T615 yrkande 1,
res. 1 (m, kd, fp)
3. beträffande *handelssjöfartens kostnadsansvar för isbrytning och lotsning*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T220 yrkandena 33 och 34 och 1998/99:T608,
res. 2 (m)
4. beträffande *avgiftsprinciper för de olika trafikslagen*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T230 yrkande 10 och 1998/99:T615 yrkande 5,
res. 3 (c)
5. beträffande *kostnader för fritidsbåtssektorn*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T609,
6. beträffande *konkurrens i färjetrafiken på Gotland*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T220 yrkande 36,
res. 4 (m)
7. beträffande *principer för det framtida stödet till person- och godstransporter till och från Gotland*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T605, 1998/99:T610, 1998/99:T614 och 1998/99:T625,
res. 5 (v)
8. beträffande *utbyggnad av Visby hamn*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T624,
9. beträffande *övervakningscentral på Gotland*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T618,
10. beträffande *fritidsbåtsregister*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T222 yrkande 15, 1998/99:T223 yrkande 34, 1998/99:T621 och 1998/99:T629 yrkande 1,
res. 6 (m, kd, fp)
res. 7 (v)
11. beträffande *Vänersjöfart*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T225 i denna del, 1998/99:T617 och 1998/99:T622,
res. 8 (m, fp)
12. beträffande *annan inre fart*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T628 yrkandena 1 och 3,

13. beträffande *Dala kanal*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T612,
14. beträffande *hamnfrågor*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T615 yrkande 7, 1998/99:T619, 1998/99:T623 och 1998/99:T628 yrkande 5,
15. beträffande *vissa färjeförbindelser med Finland och Lettland*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T611 och 1998/99:T616,
16. beträffande *båthaverikommission*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T603,
res. 9 (m, kd, fp)
17. beträffande *Vinga fyr*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T606,
18. beträffande *varvsfrågor*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T628 yrkande 4.

Stockholm den 9 mars 1999

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s) och Jan-Evert Rådström (m).

1. Farledsavgifter för den transoceaniska linjetrafiken och den inrikes sjöfarten (mom. 2)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Som framhålls i motionerna T220 (m), T601 (m) och T615 (kd) har det nya systemet för sjöfartsavgifter, som började gälla den 1 januari 1998, medfört olägenheter för den transoceaniska linjetrafiken som nu, i och med avgiftsbeläggningen, står inför hotet att slås ut. Härtill kommer, som påtalas i motion T220 (m), att avgiftsbeläggningen av den inrikes sjöfarten fått som följd att denna möter allt större svårigheter att konkurrera med hårt subventionerade landtransporter. Vissa landtransporter av gods erhåller dessutom direkta kontantbidrag i form av av transportstöd, något som ytterligare snedvrider konkurrensen mellan transportslagen.

Av det anförda framgår att vi delar motionärernas uppfattning att det nya systemet för sjöfartsavgifter bör ses över. Översynen bör leda till en ordning som eliminerar, eller i vart fall avsevärt reducerar, nuvarande olägenheter. Regeringen bör snarast möjligt för riksdagen redovisa resultatet av översynen.

Vi anser att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *farledsavgifter för den transoceaniska linjetrafiken och den inrikes sjöfarten*
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T220 yrkande 32, 1998/99:T601 och 1998/99:T615 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

2. Handelssjöfartens kostnadsansvar för isbrytning och lotsning (mom. 3)

Per-Richard Molén (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Gällande ordning i fråga om sjöfartsavgifter innebär att de trafikstarka delarna av landet – väst- och sydkusten – får bära kostnader som i allt väsentligt hänför sig till andra delar av landet. Isbrytningen är det tydligaste exemplet på detta. Reglerna för isbrytarassistans tillkom för många år sedan när större delen av tonnage hade större behov av assistans än i dag.

Kostnaderna för isbrytningen varierar med hänsyn till vintrarnas svårighetsgrad och uppgår till mellan 150 och 200 miljoner kronor per år. Eftersom kostnaden till övervägande delen bärs av sjöfarten på våra väst- och sydkusthamnar får dessa allt svårare att konkurrera med utländska hamnar. Härtill medverkar också de i Sverige jämfört med andra länder höga avgifterna för användning av den maritima infrastrukturen över huvud taget, således inte bara isbrytningen. Avgiftsbeläggningen av den transoceaniska linjetrafiken har

ytterligare försämrat konkurrensmöjligheterna för vissa av de hamnar som berörs av den tyngsta bördan av isbrytningens kostnader.

En annan ofullkomlighet i avgiftssystemet är att isförstärkt tonnage tvingas betala isbrytning för maskinsvaga konkurrenter. Investeringar i isgående tonnage motverkas härigenom, och reglerna får en kostnadsdrivande effekt.

Mot bakgrund av det anförda finner vi en översyn av kostnadsansvaret för isbrytningen nödvändig. Översynen bör också omfatta frågan om att premiera modernt isbrytande tonnage enligt förebild i det sätt som miljövänligt tonnage gynnas i det nya farledsavgiftssystemet.

Vi delar vidare den i motion T220 (m) uttalade uppfattningen att reglerna för lotsning är schablonartade och inte motsvarar de krav som näringen och sjösäkerheten ställer. Modern teknik kan inte användas på rätt sätt, och speciellt för det mindre tonnaget utgör lotskostnaden en stor utgift. En översyn av lotsbestämmelserna behövs därför.

Vi anser att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *handelsjöfartens kostnadsansvar för isbrytning och lotsning*

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T220 yrkandena 33 och 34 samt med anledning av motion 1998/99:T608 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

3. Avgiftsprinciper för de olika trafikslagen (mom. 4)

Sven Bergström (c) anför:

Jag ser det som angeläget att se över hur konkurrensen mellan gods på järnväg och till sjöss fungerar. Regeringen bör se över hur fjolårets riksdagsbeslut om sänkta banavgifter påverkat sjöfarten som framhålls i motion T230 (c). Det är också positivt att, som omnämns i motion T615 (kd), arbete pågår inom EU med inriktning på att öka konkurrensneutraliteten mellan olika transportslag. Regeringen bör därför göra en sådan översyn och i samband därmed också överväga att ta bort farledsavgifterna. Förslag med anledning av översynen bör föreläggas riksdagen senast i samband med budgetpropositionen för nästa budgetår.

Jag anser att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *avgiftsprinciper för de olika trafikslagen*

att riksdagen med anledning av motionerna 1998/99:T230 yrkande 10 och 1998/99:T615 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

4. Konkurrens i färjetrafiken på Gotland (mom. 6)

Per-Richard Molén (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi delar den i motion T220 (m) uttalade uppfattningen att det synes naturligt att tillåta andra operatörer att bedriva en kompletterande färjetrafik på Gotland, när det nu visar sig att trafiken ökar så att den avtalsbundna trafiken inte längre är tillräcklig. Att i det läget göra som regeringen – utöka bafrafiken under sommarmånaderna till en kostnad av 15 miljoner kronor – är enligt vår mening fel väg att gå. Om man slopar ensamrätten för den operatör som nu driver trafiken, torde med allra största sannolikhet den kompletterande trafiken kunna drivas av en annan operatör utan kostnad för staten.

Regeringen bör snarast möjligt återkomma till riksdagen med en redogörelse för hur våra önskemål skall tillgodoses.

Vi anser att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *konkurrens i färjetrafiken på Gotland*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T220 yrkande 36 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

5. Principer för det framtida stödet till person- och godstransporter till och från Gotland (mom. 7)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

I likhet med de motionärer som står bakom motion T614 (v) finner vi det angeläget att Gotland har samma villkor som andra regioner för gods- och persontransporter. Att detta uppfylls är nödvändigt för Gotlands utveckling. Jordbruket är fortfarande en viktig basnäring för Gotland. Transportvillkoren har stor betydelse för jordbrukets överlevnad och utveckling, men har också avgörande betydelse för att bevara industrisektorn och utveckla turism och andra framtidsnäringar.

Det är av största vikt att få till stånd framtida investeringar och långsiktiga satsningar så att företag, kommun, besökare och boende vet vilka villkor som gäller för framtidens transporter.

Mot den angivna bakgrunden bör riksdagen slå fast de i motion T614 (v) angivna principerna som skall gälla för det framtida statliga ekonomiska stödet till person- och godstransporter till och från Gotland. Principerna för stödet är följande:

- Det skall vara långsiktigt hållbart.
- Det skall vara konkurrensneutralt.
- Det skall leda till att kostnaderna för transport av gods mellan Gotland och en ort på fastlandet inte är högre än för transport motsvarande sträcka på fastlandet.
- Både gods- och persontransporternas speciella behov måste tillgodoses.
- Snabbfärjan bör användas i regelbunden, helst daglig, trafik året runt.

Regeringen bör snarast möjligt återkomma till riksdagen med en redogörelse för hur nu uttalade önskemål skall tillgodoses.

Vi anser att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *principer för det framtida stödet till person- och godstransporter till och från Gotland*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T614 samt med anledning av motionerna 1998/99:T605, 1998/99:T610 och 1998/99:T625 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

6. Fritidsbåtsregister (mom. 10)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi avvisar bestämt tanken på att återinföra det statliga fritidsbåtsregistret. Ett frivilligt register, som finansieras via båtägarnas försäkringar, finns sedan flera år tillbaka. Det fungerar alldeles utmärkt.

Det viktigaste argumentet mot ett statligt register är självfallet den omständigheten att ett sådant är en förutsättning för en skatt på fritidsbåtar.

En viktig invändning är också att ett statligt register omfattas av bestämmelserna om allmänna handlingars offentlighet i 2 kap. tryckfrihetsförordningen. Det innebär att i princip vem som helst kan gå in i registret. Vådan härav visade sig på det statliga registrets tid, då tjuvar kunde anteckna numret på en båt i en gästhamn, ta reda på båtägarens adress och göra inbrott i dennes hem. Andra samvetslösa individer kunde stjäla båtar och registrera dessa på sig själva för att sedan sälja båten vidare till intet ont anande köpare.

En annan inte oväsentlig invändning är att ett statligt fritidsbåtsregister medför en onödigt tung administrativ apparat. Enligt uppgift behövdes på sin tid minst 16 heltidsanställda statstjänstemän för att hantera registreringen.

Det frivilliga registret har däremot visat sig ha mycket stora fördelar av det slag som båtägarna vill ha. Det är lättåtkomligt för sjöräddning, polis och försäkringsbolag. Och det kostar inte statsverket en enda krona. Något annat alternativ än att låta nuvarande frivillighet i fråga om registrering fortsätta bör inte komma i fråga.

Vi anser att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *fritidsbåtsregister*
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T222 yrkande 15 och 1998/99:T223 yrkande 34 samt med avslag på motionerna 1998/99:T621 och 1998/99:T629 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

7. Fritidsbåtsregister (mom. 10)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Vi finner det självklart att ägarna av fritidsbåtar skall göra rätt för sig och därmed stå för de kostnader som trafiken i fråga förorsakar samhället för upprätthållande av ordning och säkerhet till sjöss. Sjøräddning, sjöspaning, narkotikabekämpning, polisinsatser vid båtstölder m.m. kräver varje år stora

ekonomiska resurser, vilka till stor del faller på skattebetalarna. Detta är naturligtvis ett fullkomligt orimligt förhållande.

Regeringen bör därför snarast förelägga riksdagen förslag om återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister av samma slag som avskaffades genom 1992 års riksdagsbeslut samt om skyldighet för båtägarna att inte bara betala en registeravgift utan också ett bidrag till samhällets kostnader för trafiken med fritidsbåtar.

Vi anser att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *fritidsbåtsregister*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T629 yrkande 1 samt med avslag på motionerna 1998/99:T222 yrkande 15, 1998/99:T223 yrkande 34 och 1998/99:T621 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

8. Vänersjöfart (mom. 11)

Per-Richard Molén (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Den oro som finns i dag i hela Vänerregionen med anledning av det nya stöd som utgått till järnvägstransporter gagnar inte på något sätt regionens näringsutveckling. Företag som endast kan nyttja sjöfart för sitt gods ser med stark oro på situationen att den totala sjötransportvolymen minskar och att detta därmed äventyrar de totala sjötransporterna negativt.

Givetvis finns det också en naturlig nivå när transportvolymen för sjöfarten blir så låg att det inte finns förutsättningar för fortsatt sjöfart.

Det är vår bestämda uppfattning att olika trafikslag skall konkurrera på lika villkor. Och det är mot bakgrund av detta som regeringen snarast måste tillsätta en utredning med uppgift att undersöka om det utökade stödet till järnvägstrafiken bidrar till snedvridning av konkurrensen.

Vi anser att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *Vänersjöfart*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T617 samt med anledning av motionerna 1998/99:T225 i denna del och 1998/99:T622 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

9. Båthaverikommission (mom. 16)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi erinrar om att riksdagen i sitt transportpolitiska beslut våren 1998 fastställde målet att olyckorna i samtliga trafikslag skulle minska. För fritidsbåtarnas del skulle minskningen innebära en halvering.

Svårigheten med denna målsättning är att statistiken över olyckor med fritidsbåtar är bristfällig. Vanligtvis görs bara en enkel polisutredning för att

utröna om olyckan skall leda till åtal, men om så inte är fallet sker ingen analys av händelseförloppet som lett fram till olyckan.

För att skapa bättre kunskap om hur olyckor skall kunna förhindras i framtiden bör en "haverikommission" för fritidsbåtar, eller en *båthaverikommission*, inrättas. Kommissionen bör analysera händelseförloppet i inträffade olyckor och kunna lämna konkreta förslag till åtgärder för att minska olycksrisker i framtiden. Vägverkets interna utredningar av inträffade olyckor bör kunna tjäna som mönster för kommissionens arbetssätt.

Sjösäkerhetsrådet har under många år arbetat metodiskt och framgångsrikt för att minska antalet olyckor i fritidsbåtar. Att dessa olyckor minskat kraftigt under senare år är till stor del ett resultat av årets arbete. Det verkar därför naturligt att Sjösäkerhetsrådet får ett utökat ansvar för säkerheten i fritidsbåtar och att ansvaret för den nya kommissionen ges till rådet.

Vi anser att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *båthaverikommission*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T603 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

Hamnfrågor (mom. 14)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

En bättre samverkan mellan de olika trafikslagen är nödvändig. Om t.ex. en ny färjelinje etableras, bör de statliga verken ta hänsyn till detta i sina planer. Det kan vara nödvändigt att höja vägstandarden till hamnen, att öka bärigheten på järnvägen eller rent av planera för en tågförbindelse. Kanske handlar det om att anlägga en knutpunkt där olika transportmedel kan mötas. Det finns i dag exempel på att sådana projekt inte kommer till stånd eller försernas, därför att de olika trafikverken inte har en gemensam uppfattning om långsiktigheten i nya transportleder eller nya marknader. Som exempel kan nämnas situationen i Öst- och Centraleuropa. Sverige ligger nära dessa länder och kan via Östersjön utöka handelsutbytet, skapa nya transportleder och därigenom bidra till ett ökat välstånd.

Sammanfattning.....	1
Motioner väckta under den allmänna motionstiden hösten 1998.....	2
Utskottet	5
1 Tidigare behandling av sjöfartsfrågor under 1998/99 års riksmöte	5
2 Sjöfartsfrågor som behandlas i detta betänkande	6
3 Säkerhets- och miljöfrågor.....	6
3.1 Inledning	6
3.2 Motionsförslag	7
3.3 Utskottets ställningstagande.....	8
4 Handelssjöfartens kostnadsansvar.....	13
4.1 Inledning	13
4.2 Motionsförslag	14
4.3 Utskottets ställningstagande	15
5 Färjetrafiken på Gotland m.m.	17
5.1 Inledning	17
5.2 Transportstöd till Gotland och Gotlandstillägget i budgetpropositionen för innevarande år.....	18
5.3 Motionsförslag	19
5.4 Utskottets ställningstagande	20
6 Fritidsbåtsregister.....	22
6.1 Inledning	22
6.2 Motionsförslag	23
6.3 Utskottets ställningstagande	24
7 Vänersjöfart och annan inre fart.....	24
7.1 Inledning	24
7.2 Motionsförslag	24
7.3 Utskottets ställningstagande	25
8 Hamnfrågor.....	26
9 Vissa färjeförbindelser med Finland och Lettland	28
10 Övriga frågor.....	28
10.1 Båthaverikommission.....	28
10.2 Vinga fyr	29
10.3 Varvsfrågor	29
Hemställan	30
Reservationer	32
1. Farledsavgifter för den transoceana linjetrafiken och den inrikes sjöfarten (m, kd, fp)	32
2. Handelssjöfartens kostnadsansvar för isbrytning och lotsning (m)	32
3. Avgiftsprinciper för de olika trafikslagen (c).....	33
4. Konkurrens i färjetrafiken på Gotland (m).....	33
5. Principer för det framtida stödet till person- och godstransporter till och från Gotland (v)	34
6. Fritidsbåtsregister (m, kd, fp).....	35

7. Fritidsbåtsregister (v).....	35	1998/99:TU6
8. Vänersjöfart (m, fp)	36	
9. Båthaverikommission (m, kd, fp).....	36	
Särskilt yttrande.....	38	
Hamnfrågor (kd)	38	