



Sjöfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen ställer sig bakom regeringens förslag till ändring i fartygssäkerhetslagen. Lagändringen behövs för att genomföra EU-direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart. Direktivet är i huvudsak en redaktionell omarbetsning av ett tidigare direktiv. De lagändringar som föreslås är därför i huvudsak redaktionella justeringar i form av ändrade hänvisningar till direktivet och ändrad terminologi. Utöver detta föreslås dock bl.a. att det s.k. unionscertifikatet för inlandssjöfart ska medföras ombord på fartyget i original.

Utskottet föreslår även att riksdagen ställer sig bakom regeringens förslag till ändring i mönstringslagen. Lagändringen innebär att regeringen ska få meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagen för s.k. isnavigatörer.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen ställer sig bakom regeringens förslag till ändring i lagen om sjöfartsskydd. Lagändringen innebär att Transportstyrelsen ska få överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utfärda interimistiska sjöfartsskyddscertifikat för fartyg. Detta förslag innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till utländska organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

De lagändringar som avser genomförandet av EU-direktivet föreslås träda i kraft den 7 oktober 2018. Övriga lagändringar föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

Utskottet föreslår också att riksdagen avslår yrkanden i motioner om olika sjöfartsfrågor, bl.a. svensk sjöfarts konkurrenskraft, inlandssjöfart och kustsjöfart samt vissa miljöfrågor. Motionsyrkandena avstyrks främst med hänvisning till pågående utrednings- och beredningsarbete.

I betänkandet finns 15 reservationer (M, SD, C, V, L, KD).

Behandlade förslag

Proposition 2017/18:166 Reviderade regler för fartyg i inlandssjöfart.

Ett femtiotal motionsyrkanden om sjöfartsfrågor från allmänna motionstiden 2017/18.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Propositionens huvudsakliga innehåll	7
Bakgrund	7
Utskottets överväganden.....	10
Regeringens proposition om reviderade regler för fartyg i inlandssjöfart	10
Svensk sjöfarts konkurrenskraft	17
Närmare om sjöfartsstödet.....	23
Inlandssjöfart och kustsjöfart.....	25
Farleds- och lotsningsavgifter	39
Infrastruktur vid hamnar.....	45
Vissa miljöfrågor.....	48
Nykterhetskontroller för personal inom sjöfarten.....	60
Båtcharter	61
Flytväst i fritidsbåt.....	63
Reservationer	66
1. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 3 (M, C, L, KD).....	66
2. Närmare om sjöfartsstödet, punkt 4 (M).....	67
3. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 5 (M, C, L, KD) ...	67
4. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 5 (SD).....	68
5. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 5 (V).....	70
6. Inlandssjöfartens infrastruktur, punkt 6 (SD)	71
7. Inlandssjöfartens infrastruktur, punkt 6 (L).....	72
8. Inlandssjöfartens infrastruktur, punkt 6 (KD).....	73
9. Farleds- och lotsningsavgifter, punkt 7 (M, C, L)	74
10. Farleds- och lotsningsavgifter, punkt 7 (SD).....	75
11. Infrastruktur vid hamnar, punkt 8 (M, L)	76
12. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (SD)	77
13. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (V).....	78
14. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (L).....	79
15. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (KD).....	80
Särskilt yttrande.....	82
Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 5 (V).....	82
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	83
Propositionen	83
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18	83
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	89

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Förslag om ändring i lagen om sjöfartsskydd

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:166 punkt 3.

2. Lagförslagen i övrigt

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
2. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:166 punkterna 1 och 2.

3. Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 35 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 21.

Reservation 1 (M, C, L, KD)

4. Närmare om sjöfartsstödet

Riksdagen avslår motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 42.

Reservation 2 (M)

5. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:42 av Penilla Gunther (KD),

2017/18:735 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3,

2017/18:777 av Lars Eriksson m.fl. (S),

2017/18:1071 av Helena Bonnier (M),

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 5 och 7,

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2,

2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 37 i denna del,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 41 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 20.

Reservation 3 (M, C, L, KD)

Reservation 4 (SD)

Reservation 5 (V)

6. Inlandssjöfartens infrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:12 av Robert Stenkvist (SD),

2017/18:210 av Lars Tysklind och Said Abdu (båda L) yrkandena 1 och 2,

2017/18:735 av Cecilia Widegren (M) yrkande 1,

2017/18:760 av Jörgen Hellman m.fl. (S),

2017/18:2160 av Carina Ohlsson m.fl. (S),

2017/18:2440 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del,

2017/18:3673 av Camilla Waltersson Grönvall (M) och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 37 i denna del.

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (L)

Reservation 8 (KD)

7. Farleds- och lotsningsavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:735 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 2 och 4,

2017/18:1081 av Helena Bonnier (M),

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1, 3, 4 och 6,

2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 2 och 4 samt

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del.

Reservation 9 (M, C, L)

Reservation 10 (SD)

8. Infrastruktur vid hamnar

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:800 av Mattias Ottosson m.fl. (S),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 43.

Reservation 11 (M, L)

9. Vissa miljöfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:286 av Jan Lindholm (MP),

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 8,

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 7,

2017/18:1720 av Thomas Finnborg (M),

2017/18:1724 av Hans Wallmark m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2017/18:2607 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkandena 5, 7 och 8,

2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 1,

2017/18:3349 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 8 och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del.

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (V)

Reservation 14 (L)

Reservation 15 (KD)

10. Nykterhetskontroller för personal inom sjöfarten

Riksdagen avslår motion

2017/18:634 av Penilla Gunther (KD) delyrkande 2.

11. Båttcharter

Riksdagen avslår motion

2017/18:196 av Ola Johansson (C).

12. Flytväst i fritidsbåt

Riksdagen avslår motion

2017/18:249 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M).

Stockholm den 22 maj 2018

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Jimmy Ståhl (SD) och Lotta Finstorp (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2017/18:166 Reviderade regler för fartyg i inlandssjöfart. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG ersätter det nuvarande direktivet från 2006 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart. Sverige har genomfört 2006 års direktiv huvudsakligen i fartygssäkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och Transportstyrelsens föreskrifter (jfr. prop. 2012/13:177). Inom Näringsdepartementet utarbetades under hösten 2017 en promemoria med förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra direktiv (EU) 2016/1629 i svensk rätt. Promemorian har remissbehandlats.

Inom Näringsdepartementet utarbetades även under våren 2017 en promemoria med förslag till lagreglering om överlåtelse till en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utföra interimistisk certifiering av fartyg. Promemorian har remissbehandlats.

Inom Näringsdepartementet utarbetades vidare under hösten 2017 en promemoria med förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra internationella bestämmelser om nya utbildningar för personal på bl.a. fartyg som trafikerar polarområden i svensk rätt. Promemorian har remissbehandlats.

Regeringen har inhämtat Lagrådets yttrande. Lagrådet hade inga invändningar mot förslagen.

Vidare behandlar utskottet 54 motionsyrkanden om sjöfartsfrågor från allmänna motionstiden 2017/18.

En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Vid utskottssammanträdet den 15 maj 2018 inhämtade utskottet information från företrädare för Sjöfartsverket, föreningen Svensk sjöfart och forskningsinstitutet Rise Viktoria om inlands- och kustsjöfart samt farledsavgifter.

Frågor om sjöfartens klimatpåverkan behandlas av utskottet i betänkande 2017/18:TU13 Fossiloberoende transporter. Utskottet avser vidare att behandla frågor om trafikens infrastruktur senare under riksmötet i betänkande 2017/18:TU18 Infrastrukturfrågor.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnar regeringen förslag till de lagändringar som är nödvändiga för att genomföra EU-direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart. Direktivet är i huvudsak en redaktionell omarbetning av ett tidigare direktiv. De lagändringar som föreslås är därför i huvudsak redaktionella justeringar i form av ändrade hänvisningar till direktivet och ändrad terminologi. Utöver detta föreslår regeringen bl.a. att det s.k. unionscertifikatet för inlandssjöfart ska medföras ombord på fartyget i original. Propositionen innehåller vidare två förslag som inte är relaterade till det nämnda EU-direktivet. För det första föreslår regeringen att Transportstyrelsen ska få överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utfärda interimistiska sjöfartsskyddscertifikat för fartyg. Detta förslag innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till utländska organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen. Det föreslås för det andra att regeringen ska få meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagen för s.k. isnavigatörer.

De lagändringar som avser genomförandet av EU-direktivet föreslås träda i kraft den 7 oktober 2018. Övriga lagändringar föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

Bakgrund

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har vidare beslutat om två jämbördiga delmål: funktionsmålet Tillgänglighet och hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). De båda delmålen har konkretiserats i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

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

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

Trafikuskottets uppföljning

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

Sjöfartens utveckling

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

Den svenska sjöfarten och dess omgivningsföretag omfattar totalt omkring 100 000 anställda, beroende på vilka företag som inkluderas. Inom den direkta sjöfartsnäringen arbetar ca 15 000 personer, varav ca 10 000 personer på fartyg. Kopplad till sjöfartsklustret finns också en betydande maritim utrustningsindustri. Denna industri är till betydande delar exportorienterad och inriktad mot fartyg, offshore och marina installationer. Det finns även företag verksamma inom serviceområdet som har en koppling till sjöfarten. Dessa företag är koncentrerade till storstadsregionerna Göteborg och Stockholm, med tonvikt på Göteborgsregionen. Inom området återfinns bl.a. skeppsmäklare, klassificeringssällskap, finans-, försäkrings-, management- och bemanningsbolag samt företag verksamma inom marin mätning.

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

Sjöfartens internationella karaktär innebär att för att åtgärder på främst säkerhets- och miljöområdena ska bli verkningsfulla måste de i regel vidtas inom ramen för internationellt samarbete. För detta finns bl.a. följande organisationer och internationella instrument: FN:s havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, Unclos), som trädde i kraft 1994, reglerar nationernas rättigheter och skyldigheter när det gäller deras nyttjande av haven. Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organisation, IMO), som är ett av FN:s fackorgan, bedriver arbete med bl.a. sjösäkerhet, skyddet av den marina miljön och sjöfartsskydd. Inom IMO bedrivs också arbete med att öka kvalitetskraven på flaggstaters sjöfartsadministrationer. IMO har 173 medlemsstater, och Sverige har varit medlem sedan 1959. IMO har antagit omkring 40 konventioner och protokoll. Internationella arbetsorganisationen (International Labour Organisation, ILO)

är FN:s fackorgan för utarbetande av normer för arbetslivet, oftast i form av konventioner. Genom sin anslutning till Nationernas förbund 1920 inträdde Sverige som medlem även i ILO.

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

Även om sjöfarten huvudsakligen regleras internationellt finns en tendens att maritima näringar som regleras annorlunda växer och kan påverka sjöfarten, t.ex. vindkraft, turism och havsbruk. Dessa aspekter behandlas i den pågående svenska havsplaneringen.

Utskottets överväganden

Regeringens proposition om reviderade regler för fartyg i inlandssjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändringar i mönstringslagen, fartygssäkerhetslagen och lagen om sjöfartsskydd. Utskottet konstaterar att ändringarna i fartygssäkerhetslagen i huvudsak är redaktionella justeringar med anledning av det nya EU-direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart. Utskottet anser vidare att det är positivt med den förenkling det innebär för rederierna med att Transportstyrelsen ska få överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utfärda interimistiska sjöfartsskyddscertifikat för fartyg, i likhet med vad som gäller för vissa andra certifikat. Utskottet anser även att det är lämpligt att regeringen ska få meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagen för s.k. isnavigatörer eftersom sjösäkerhetskraven i dessa fall får anses uppfyllda samtidigt som den administrativa bördan minskar för rederierna.

Bakgrund

Revidering av direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG ersätter det nuvarande direktivet från 2006 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart. Sverige har genomfört 2006 års direktiv huvudsakligen i fartygssäkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och Transportstyrelsens föreskrifter. Det nya direktivet ska vara genomfört i medlemsstaterna senast den 7 oktober 2018.

Det nya direktivet innebär i stort sett att tekniska och redaktionella ändringar har gjorts i förhållande till 2006 års direktiv. Till exempel har terminologin anpassats till Lissabonfördraget genom att termen gemenskapscertifikat bytts ut mot termen unionscertifikat. Till följd av Lissabonfördraget har det införts befogenheter för kommissionen att anta delegerade akter och genomförandeakter. I det nya direktivet har vidare vissa bestämmelser flyttats från bilagorna till artiklarna, i de allra flesta fall med oförändrat innehåll i sak. Det har dock gjorts vissa mer substantiella ändringar i direktivet. Den största förändringen jämfört med det tidigare direktivet består i att de konkreta tekniska specifikationerna för fartyg som i 2006 års direktiv

fanns i en mycket omfattande bilaga, nu har tagits bort, och ersatts av en hänvisning till de standarder som tas fram inom den nya kommitté (Cesni) som har konstituerats inom ramen för Rhenkommissionen (CCNR). Cesni består av samtliga medlemsstater inom EU samt de medlemsstater som är parter till CCNR, dvs. de stater genom vilka floden Rhen rinner. EU-kommissionen kommer därmed i fortsättningen inte att ta fram ändringar av det rent tekniska regelverket i bilagorna, utan i stället genom delegerade akter uppdatera hänvisningen i direktivet till Cesnis standarder.

En ändring har också gjorts i fråga om processen för att ändra klassificeringen av de nationella inre vattenvägarna. Enligt 2006 års direktiv kan en medlemsstat, efter samråd med kommissionen, göra ändringar i klassificeringen av sina vattenvägar i de zoner som är upptagna i bilaga I. Ändringarna ska därefter anmälas till kommissionen. Det finns däremot inte någon möjlighet för kommissionen att därefter ändra bilaga I, utan bilagan måste ändras genom det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Detta förfarande har förenklats i det nya direktivet så att kommissionen genom delegerade akter kan ändra klassificeringen av en vattenväg, inbegripet lägga till och stryka vattenvägar. Ändringar kan dock göras endast på begäran av den berörda medlemsstaten. Det nya direktivet innehåller också ett fåtal andra justeringar av mer substantiell karaktär, bl.a. följande:

- Enligt artikel 7 ska fartygets certifikat medföras ombord i original.
- I artikel 12 har det förtydligats att unionscertifikatet får förnyas av alla myndigheter som har anmälts som behöriga, inte bara av den myndighet som har utfärdat certifikatet.

Utöver de förslag som lämnas i propositionen kommer direktivet att kräva ändringar i såväl förordningar som myndighetsföreskrifter.

Propositionen

Genomförande av det reviderade direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart

Termen gemenskapscertifikat byts ut mot termen unionscertifikat

Det nya direktivet använder sig av termen unionscertifikat i stället för gemenskapscertifikat i enlighet med terminologin i Lissabonfördraget. Ändringarna är rent terminologiska. Regeringen föreslår därför att de bestämmelser i fartygssäkerhetslagen som använder termen gemenskaps-certifikat ändras så att termen unionscertifikat används i stället.

I 1 kap. 5 § andra stycket fartygssäkerhetslagen anges vad som avses med erkänt klassificeringssällskap. Bestämmelsen hänvisar till det upphävda direktivet. Regeringen föreslår att hänvisningen i stället görs till det nya direktivet.

Certifikatet ska medföras ombord i original

Enligt artikel 7 i direktivet ska farkoster som trafikerar de inre vattenvägarna medföra vissa certifikat i original. De certifikat som avses är oförändrade jämfört med 2006 års direktiv. Däremot har det införts ett krav i det nya direktivet på att medföra certifikatet i original. Något sådant krav finns inte i den svenska lagstiftningen.

Regeringen föreslår därför att en ändring görs i fartygssäkerhetslagen som innebär att unionscertifikatet för inlandssjöfart och Rhencertifikatet ska medföras ombord i original.

Återlämnande av det ursprungliga certifikatet vid utfärdande av ett nytt certifikat

Enligt artikel 2.09.4 i bilaga V till direktivet ska, om ett unionscertifikat ersätts av en ny version i stället för att dess giltighetstid förlängs, det gamla certifikatet skickas tillbaka till den behöriga myndighet som utfärdade det. Redaren eller ägaren måste därför åläggas att återlämna originalcertifikatet till tillsynsmyndigheten, som därefter i sin tur får skicka certifikatet till den myndighet som har utfärdat det. Skyldigheten för redaren och ägaren kräver lagstöd.

Regeringen föreslår därför att det förs in en ny bestämmelse i fartygssäkerhetslagen som innebär att om ett unionscertifikat för inlandssjöfart har ersatts av ett nytt ska fartygets ägare eller redare på uppmaning av tillsynsmyndigheten återlämna det ersatta certifikatet till myndigheten.

Förtydligande av undantag från krav på certifikat

Fartyg som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart behöver inte ha fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat eller fribordscertifikat. Ett s.k. Rhencertifikat är enligt 3 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen likställt med ett gemenskapscertifikat. Vid genomförandet av det nuvarande direktivet kom dock lagtexten att utformas så att det för fartyg med s.k. Rhencertifikat krävs såväl fartcertifikat som fribordscertifikat. Några skäl till denna skillnad mellan gemenskapscertifikatet och Rhencertifikatet har inte framkommit.

Regeringen föreslår därför att bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen ändras så att fartyg med Rhencertifikat undantas från krav på fartcertifikat och fribordscertifikat.

Fartyg eller flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha något gemenskapscertifikat. Någon avsikt att ge utländska inlandssjöfartsfartyg rätt att trafikera svenska inre vattenvägar utan något certifikat eller annat bevis på nödvändig sjövärdighet torde knappast ha funnits, och bör inte finnas. Regeringen föreslår därför att det ska förtydligas att undantag från skyldigheten att ha unionscertifikat eller Rhencertifikat vid fart på inre vattenvägar i Sverige endast ska gälla svenska fartyg och svensk flytande utrustning.

I fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om undantag från krav på gemenskapscertifikat för inlandssjöfart för havsgående fartyg. Bestämmelserna lämpar sig bättre för en sammanhållen reglering i myndighetsföreskrift. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan i stället med stöd av 7 kap. 9 § samma lag meddela föreskrifter om undantag för havsgående fartyg. Regeringen föreslår därför att den aktuella bestämmelsen i 3 kap. 1 a § tredje stycket fartygssäkerhetslagen tas bort.

Ikraftträdande av författningar som genomför direktivet

Enligt artikel 37 i direktivet ska de författningar som genomför direktivet genomföras senast den 7 oktober 2018. Regeringen föreslår därför att ikraftträdandet sätts till det datumet.

Överlåtelse av interimistisk sjöfartsskyddscertifiering av fartyg

Europaparlamentets och rådets förordning nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (EU-förordningen) innehåller bestämmelser om hur fartyg och hamnanläggningar ska skyddas mot allvarliga brottsliga handlingar, t.ex. terrorhandlingar. Till exempel ska varje kommersiellt rederi och hamnanläggning göra en skyddsutredning och ta fram en skyddsplan som ska godkännas. Rederierna och hamnanläggningarna ska för att få interagera med andra fartyg och hamnanläggningar ha ett s.k. sjöfartsskyddscertifikat. EU-förordningen innebär att det internationella regelverk om sjöfartsskydd som antogs inom ramen för den internationella sjöfartsorganisationen IMO som en följd av terrorhandlingarna i USA den 11 september 2001 har gjorts till direkt gällande EU-rätt. EU-förordningen kompletteras bl.a. av lagen (2004:487) om sjöfartsskydd. Bestämmelser om kontroll och tillsyn över att rederier och hamnanläggningar uppfyller kraven på sjöfartsskydd finns i EU-förordningen. Transportstyrelsen utövar tillsyn över att EU-förordningen följs när det gäller svenska fartyg och hamnanläggningar. EU-förordningen medger att tillsynen i vissa fall kan överlåtas till erkända sjöfartsskyddsorganisationer, vilket i de flesta fall utgörs av s.k. klassificeringssällskap. Enligt 21 a § lagen om sjöfartsskydd får Transportstyrelsen överlåta till en sådan erkänd sjöfartsskyddsorganisation att dels granska och godkänna skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till EU-förordningen, dels utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i bilaga 2 till EU-förordningen.

Möjligheten att överlåta vissa tillsynsuppgifter till erkända sjöfartsskyddsorganisationer finns således både i det internationella regelverket och i EU-förordningen.

I punkt 19.4 i bilaga 2 till EU-förordningen finns bestämmelser om interimistisk certifiering som kompletterar certifieringen i punkt 19.2. Dessa tillfälliga certifikat får utfärdas till huvudsakligen nybyggda fartyg, fartyg som flaggas in eller fartyg som varit ur drift en längre period, och endast fram till dess att det permanenta certifikat som avses i punkt 19.2 har utfärdats. Skillnaden mellan ett interimistiskt och ett permanent certifikat består i att ett

interimistiskt certifikat inte förutsätter att fartygets skyddsplan är godkänd. Det räcker med att kontrollera att skyddsplanen är upprättad och har skickats in till myndigheten eller den erkända sjöfartsskyddsorganisationen för godkännande. Någon möjlighet att överlåta den interimistiska certifieringen till erkända sjöfartsskyddsorganisationer, något som både det internationella regelverket och EU-förordningen alltså möjliggör, finns dock inte enligt 21 a § lagen om sjöfartsskydd.

Möjligheten att överlåta uppgifter till erkända organisationer, såväl när det gäller uppgifter som rör fartygs säkerhet som när det gäller uppgifter inom sjöfartsskyddet är tillåten och mycket vedertagen globalt. Den är också sedan några år tillbaka även utnyttjad i stor omfattning i Sverige för att förenkla och skapa bättre näringspolitiska förutsättningar för rederier, utan att miljö-, säkerhets- eller sjöfartsskyddskraven sänks eller att åtagandena som flagg-, hamn- eller kuststat påverkas negativt.

Någon anledning till att interimistiska certifieringar inte ska kunna överlåtas har enligt propositionen inte framkommit. Det bör således införas en möjlighet för Transportstyrelsen att överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utföra även interimistisk certifiering av fartyg enligt bestämmelserna i punkt 19.4 i bilaga 2 till EU-förordningen. Bestämmelsen i 21 a § lagen om sjöfartsskydd bör därför hänvisa till även punkt 19.4 i bilaga 2 till EU-förordningen.

Regeringen föreslår därför att Transportstyrelsen ska få överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utfärda interimistiska sjöfartsskydds-certifikat för fartyg. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

Förslaget innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till utländska organ (10 kap. 8 § regeringsformen). Vid riksdagens beslut ska därför 10 kap. 6 § regeringsformen tillämpas, dvs. beslutet måste fattas med minst tre fjärdedels majoritet av de röstande, och mer än hälften av riksdagens ledamöter måste rösta för det.

Undantag från mönstring för isnavigatörer

Mönstringslagen (1983:929) innehåller bestämmelser om vilka generella krav sjömän ska uppfylla för att få tillträda en befattning ombord på ett fartyg. Kraven i mönstringslagen kompletteras av mer preciserade krav i andra författningar. Mönstringslagen omfattar som utgångspunkt alla sjömän som ska tjänstgöra i någon befattning ombord, oavsett typen av tjänst och hur länge tjänsten pågår.

Enligt Polarkoden (International Code for Ships Operating in Polar Waters) ska befäl vid tjänstgöring i polarområden i vissa fall fr.o.m. den 1 juli 2018 ha certifikat för avancerad polartjänstgöring. Kraven som ska uppfyllas för att få ett sådant certifikat specificeras i den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen). Regeringen har genom beslut den 18 januari 2018 genomfört de nya kraven för tjänstgöring i polarområden dels i fartygssäkerhetsförordningen

(2003:438), dels i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal. Det finns enligt Polarkoden en möjlighet att använda en utomstående person om den ordinarie besättningen saknar ett sådant certifikat. I 2 kap. 9 § fartygssäkerhetsförordningen definieras denna utomstående person som isnavigatör. Kompetenskraven är desamma oavsett om det är ett ordinarie befäl eller en utomstående person som rederiet utnyttjar. Om ett rederi väljer att använda sig av en utomstående person, dvs. en isnavigatör, som alltså inte ingår i den ordinarie besättningen, kommer denne typiskt sett inte att behövas ombord under ett fartygs hela resa, utan just när man passerar hela eller delar av polarområdet, beroende på vilken behörighet som den övriga besättningen har samt områdets iskoncentration. Även om en isnavigatör används har vakthavande befäl kvar ansvaret för framförandet av fartyget. En isnavigatör är således närmast att betrakta som en särskild typ av lots.

Rederier som avser att trafikera polarområden med svenska fartyg kan behöva anlita utländska isnavigatörer. Mönstringslagen är tillämplig på samtliga personer som tjänstgör på svenska fartyg. Eftersom mönstringslagen i vissa fall ställer krav som inte finns i andra länder kan det dock vara svårt eller åtminstone olämpligt att tillämpa mönstringslagen på dessa utländska isnavigatörer. De grundläggande sjösäkerhetskrav som får anses nödvändiga för tjänstgöring på svenska fartyg uppfylls normalt även av utländska sjömän, även om det administrativa förfarandet i mönstringslagen inte tillämpas. En isnavigatör måste t.ex. vara certifierad enligt kraven i STCW-konventionen och uppfyller därmed de sjösäkerhetskrav som anses nödvändiga. De flesta länder har också krav på medicinsk lämplighet, sjöfartsbok eller motsvarande. Isnavigatörer bör därför enligt propositionen undantas från tillämpningen av mönstringslagen. Någon möjlighet enligt mönstringslagen för regeringen eller en myndighet att meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagens bestämmelser för det här aktuella ändamålet finns dock inte. De undantagsmöjligheter som finns i 2 § mönstringslagen är inte tillämpliga på isnavigatörer.

Regeringen föreslår därför att det ska införas en möjlighet för regeringen att meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagens tillämpning för isnavigatörer och om vad som ska gälla för den personal som undantas. Reglerna om möjligheten att använda sig av isnavigatörer enligt Polarkoden träder i kraft den 1 juli 2018. Regeringen föreslår att lagändringen träder i kraft samma datum.

Utskottets ställningstagande

I propositionen föreslår regeringen lagändringar för att genomföra det nya EU-direktivet om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart. Direktivet är i huvudsak en redaktionell omarbetning av ett tidigare direktiv. Utskottet konstaterar att de lagändringar som föreslås därför i huvudsak är redaktionella justeringar, t.ex. ändrade hänvisningar till direktivet och ändrad terminologi. Utöver de

redaktionella ändringarna föreslår regeringen bl.a. att det s.k. unions-certifikatet för inlandssjöfart ska medföras ombord på fartyget i original. Utskottet anser att det är lämpligt att införa detta krav i fartygssäkerhetslagen eftersom ett sådant krav nu finns i det nya direktivet.

Regeringen föreslår även att Transportstyrelsen ska få överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utfärda interimistiska sjöfartsskyddscertifikat för fartyg. Ändringen är relaterad till en EU-förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (725/2004). Utskottet konstaterar att det redan i dag finns bestämmelser i lagen om sjöfartsskydd om att överlåta liknande uppgifter till en sådan organisation. Transportstyrelsen har med stöd av nuvarande bestämmelser överlåtit till fem erkända sjöfartsskyddsorganisationer att utföra uppgifter inom ramen för sjöfartsskyddet, bl.a. att utfärda sjöfartsskyddscertifikat. Den nu föreslagna möjligheten att även kunna överlåta interimistisk certifiering till sådana organisationer innebär, som regeringen anför, en ökad flexibilitet för rederierna, eftersom de har möjlighet att anlita den erkända organisation som de redan anlitar även för interimistiska certifikat. De behöver då inte anlita Transportstyrelsen, vilket skulle medföra en ökad kostnad för rederierna. Utskottet konstaterar att det inte har framkommit något skäl till att avvisa förslaget och är positivt till den förenkling som förslaget kan komma att innebära för rederierna. Utskottet anser därför att Transportstyrelsen bör få överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation att utfärda interimistiska sjöfartsskyddscertifikat för fartyg.

Vidare föreslås att regeringen ska få meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagen för s.k. isnavigatorer. Utskottet noterar att rederier som avser att trafikera polarområden med svenska fartyg kan behöva anlita utländska isnavigatorer. Mönstringslagen är dock tillämplig på samtliga personer som tjänstgör på svenska fartyg och ställer i vissa fall krav som inte finns i andra länder. Som regeringen anför kan det därför vara svårt, eller åtminstone olämpligt, att tillämpa mönstringslagen på utländska isnavigatorer. Utskottet konstaterar att förslaget kan ge positiva effekter för de rederier som använder sig av isnavigatorer, eftersom rederierna i dessa fall inte behöver uppfylla de administrativa krav som mönstringsförfarandet innebär. De grundläggande sjösäkerhetskrav som får anses nödvändiga för tjänstgöring på svenska fartyg uppfylls i normala fall även av utländska sjömän. Utskottet anser därmed i likhet med regeringen att regeringen ska få meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagens tillämpning för isnavigatorer.

Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens förslag är väl avvägt och föreslår därför att riksdagen antar regeringens lagförslag.

Svensk sjöfarts konkurrenskraft

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om svensk sjöfarts konkurrenskraft med hänvisning till de insatser som pågår. Utskottet framhåller vikten av fortsatt arbete med bl.a. regelförenkling och inflagningsprocessen för att stärka den svenska sjöfartsnäringsens konkurrenskraft.

Jämför reservation 1 (M, C, L, KD).

Bakgrund

Den havsgående sjöfarten regleras i stor utsträckning av internationella regler och konventioner som har införlivats i svensk lagstiftning. Det finns ett drygt hundratal nationella lagar, förordningar och föreskrifter för sjöfarten. Att sjöfarten i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete innebär att kuststaterna har begränsade möjligheter att påverka hur sjöfarten ska bedrivas. Samtidigt har Sverige varit aktivt i arbetet med att få till regionala regelverk som bl.a. utsläppskontrollområden för kväveoxider (NECA), svaveloxider (SECA) och förbud mot toalettavattenutsläpp (se vidare i avsnittet om vissa miljöfrågor). Dessa regelverk utarbetas och drivs fram regionalt och beslutas sedan av IMO. FN:s havsrättskonvention, som antogs 1982 och trädde i kraft 1994, reglerar olika aspekter på havens och havsbottens fredliga användning, inte minst på miljöområdet. Internationella regler för sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd för den marina miljön utarbetas framför allt inom IMO, men även på EU-nivå tas det fram olika instrument som påverkar den europeiska sjöfartsnäringen. För sjötrafik inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon gäller de internationella sjövägsreglerna samt de tillägg och undantag från dessa regler som finns föreskrivna.

Tillträde till den svenska sjöfartsmarknaden kan antingen ske genom nybyggnation, förvärv eller charter av fartyg, och verksamheten kan drivas under svensk eller under utländsk flagg.

Det svenska sjöfartsregistret ligger administrativt under Transportstyrelsen. I processerna för registrering och certifiering av fartyg, s.k. inflagningsprocess, ingår olika steg. Det första steget är att säkerställa att ägare och fartyg uppfyller de krav som finns. En anmälan om inflagningsprocess görs på en särskild blankett och därefter sker en eventuell inflagningsinspektion som innebär en kontroll av fartygets skick och hur väl det överensstämmer med dess certifikat. Vid ett inflagningsmöte tar man upp eventuella brister och dispenser och Transportstyrelsens eller den erkända organisationens ansvar samt går igenom information om bemanning och registrering. Därefter registreras fartyget. När fartyget är registrerat kan ett certifikat utfärdas och fartyget får därefter användas.

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

Transportstyrelsens verksamhet är till stor del avgiftsfinansierad. Tillstånd, tillsyn och registerhållning av svenskregistrerade fartyg är avgiftsfinansierade sedan 2011. Huvudprincipen är att varje enskild tillståndshavare betalar de kostnader som ärendet genererar. Avgifterna ska beräknas så att full kostnadstäckning uppnås.

Motionerna

I kommittémotion 2017/18:3758 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att det är viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. Med en stark svenskflaggad handelsflotta ges Sverige möjlighet att påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. Motionärerna anser därför att en översyn bör göras av möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft inom sjöfarten (yrkande 10).

Robert Halef m.fl. (KD) anför i kommittémotion 2017/18:3766 att rederier i sina myndighetskontakter kan behöva vända sig till en rad olika myndigheter och att kontakten ofta upplevs som byråkratisk. Motionärerna anser därför att en garanti bör införas att företag bara ska behöva lämna en uppgift en gång till myndigheterna, en s.k. en dörr in. Uppgifterna ska sedan slussas vidare till aktuell myndighet. Detta skulle påtagligt minska tiden som rederierna behöver lägga på administration (yrkande 35).

I kommittémotion 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) framhålls att den administrativa bördan inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen. Många i branschen upplever att myndighetskontakterna är komplicerade. Det bör därför övervägas en s.k. one-stop shop, där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden. Motionärerna anser att det, i syfte att stärka svensk sjöfartsnäring, bör göras en översyn av vilka insatser som behövs för att underlätta för de företag och fartyg som vill flagga svenskt. En översyn av möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna bör således göras (yrkande 21).

Utskottets ställningstagande

Insatser för stärkt konkurrenskraft för svensk sjöfart

Utskottet vill inledningsvis understryka att regeringens målsättning är att Sverige ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Det finns enligt regeringen en outnyttjad potential på sjön som regeringen vill ta till vara. Sjöfarten kan också bidra än mer till stärkt svensk export då den är en livsnerv för handel med omvärlden och därmed för Sveriges välbefinnande. En stark sjöfart skapar jobb och tillväxt både till sjöss och i land. Även sjöfarten måste dock minska sin klimat- och miljöpåverkan. Regeringen arbetar aktivt med detta både inom FN och inom EU. Utskottet välkomnar detta och påminner om att sjöfartens viktiga roll i det svenska transportsystemet, inte minst för de svenska exportnäringarna, även beaktades i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21).

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

Utskottet vill framhålla att regeringen hösten 2015 tog ett helhetsperspektiv för att främja de maritima näringarna. I den maritima strategin lade regeringen fast sin vision för det fortsatta arbetet: konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.

Utskottet har välkomnat regeringens maritima strategi och framhöll att Sverige behöver en väl fungerande sjöfartssektor för att upprätthålla positionen som ett handels- och industriland. Utskottet delade regeringens bedömning i strategin att svenskregistrerade fartyg ökar tillgången på praktikplatser för sjöfartsstudenter, bidrar till ökad sysselsättning för bl.a. svenska sjömän och även kan stärka hela den maritima sektorn i Sverige. Utskottet menade att strategin bl.a. bör kunna bidra till att Sverige kan ta vara på de marknadsmöjligheter som finns inom det maritima området. Utskottet ville även peka på vikten av att arbetet med genomförandet av strategin bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsmålet Hav i balans samt levande kust och skärgård. Utskottet vill lyfta fram att en stärkt svensk sjöfart utgör ett viktigt verktyg för ambitionerna att öka den svenska exporten till nya tillväxtmarknader samt bidra till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn.

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

genomföra en fördjupad uppföljning under 2017. HaV redovisade uppdraget i februari 2018 och det bereds nu inom Regeringskansliet.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att riksdagen hösten 2016 beslutade om ett svenskt tonnageskattningssystem, där syftet har varit att öka den svenska handelsflottans konkurrenskraft och öka andelen svenskregistrerade fartyg (prop. 2015/16:127, bet. 2016/17:SkU6, rskr. 2016/17:6). Bestämmelserna innebär att kvalificerade rederier ska kunna välja mellan vanlig bolagsbeskattning och tonnageskattning. Tonnageskattning innebär att rederiernas inkomst bestäms schablonmässigt utifrån fartygens last- och passagerarkapacitet, dvs. fartygens tonnage. De nya reglerna trädde i kraft den 20 oktober 2016, och de kunde tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2016. Föreningen Svensk Sjöfart har framfört till utskottet att införandet av tonnageskattningssystemet är mycket positivt. Utskottet konstaterar vidare att Trafikanalys har bedömt att tonnageskattningssystemet kommer att leda till en minskad utflaggning, men noterar att Trafikanalys ser effekter i form av ökad registrering i fartygsregistret som mer osäkra. Utskottet vill därför peka på behovet av ytterligare insatser för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och vikten av att fortsättningsvis följa denna fråga.

Förenkling av regler och fartygsregistrering

Utskottet påminner om att Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder för att bl.a. underlätta tillsyn, nybyggnation och inflaggning av fartyg. Som utskottet tidigare har uppmärksammat arbetar Transportstyrelsen med att förenkla regler som rör sjöfarten inom ramen för regelutvecklingsarbetet. Vid myndigheten pågår även ett projekt där hela regelverket för svenska fartyg som inte omfattas av internationella regelverk ses över – Projekt nationella föreskrifter (PNF). Utskottet konstaterar att målsättningen med arbetet är bl.a. att ta fram ett funktionsbaserat regelverk för att skapa goda förutsättningar för en långsiktig och hållbar verksamhet. Syftet med funktionsbaserade regler är bl.a. att underlätta för teknikutveckling och göra regelverket mer flexibelt och möjligt att anpassa efter rådande förhållanden. Arbetet är också kopplat till ett nytt tillsynssystem med egenkontroll som utgångspunkt. Detta regelverk trädde i kraft den 1 juni 2017 (prop. 2016/17:135, bet. 2016/17:TU15, rskr. 2016/17:218). Utskottet konstaterar vidare att Transportstyrelsen har ett regeringsuppdrag om funktionsbaserade regler även inom behörighets- och bemanningsområdet. Regeringsuppdraget är tvådelat, där en första del om förenkling av behörigheter har lett till en ändring i Transportstyrelsens föreskrifter som trädde i kraft den 1 jan 2018. Den andra delen av uppdraget, som gäller funktionsbaserad bemanning, bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet påminner också om att den dåvarande regeringen i januari 2013 antog en handlingsplan i syfte att främja den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Regeringen lät bl.a. Stockholms universitet ta fram förslag

till förenklingar av regler med i huvudsak anknytning till fartygsregistret. Förslagen presenterades i juli 2015 i promemorian Regelförenkling för sjöfarten. Mot bakgrund av den nämnda promemorian om regelförenkling beslutade regeringen i juni 2017 propositionen Regelförenkling för sjöfarten (prop. 2016/17:205, bet. 2017/18:TU3, rskr. 2017/18:25). Propositionen innehöll vissa lagändringar i syfte att underlätta för sjöfartsnäringen, t.ex. att registreringen av mindre skepp förenklas, villkorad registrering samt en ändrad definition av skepp. De nya reglerna började gälla den 1 februari 2018. Utskottet välkomnar också i sammanhanget att regeringen i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) anger att den avser att fortsätta arbetet med förenklingsåtgärder för sjöfarten under 2018.

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

Utskottet vill framhålla att regeringen i december 2015 gav Transportstyrelsen, Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket i uppdrag att utreda de ekonomiska, praktiska och juridiska förutsättningarna för ett sammanhållet förfarande vid fartygsregistrering. I uppdraget ingick att utreda vad som krävs för att möjliggöra fartygsregistrering genom att vända sig till endast en myndighet, en webbplats eller liknande. Vidare ingick i uppdraget att lämna förslag till åtgärder, inklusive författningsförslag, för att möjliggöra en enklare modell för fartygsregistrering. Syftet med uppdraget var att åstadkomma en förenkling för sjöfarten när det gäller myndighetskontakter, fartygsregistrering och ansökan om sjöfartsstöd. Arbetet förväntas leda till sänkta kostnader för företagen när samma uppgifter inte längre behöver lämnas till flera myndigheter. Uppdraget redovisades i slutet av 2016. I utredningen förordades bl.a. en myndighetsgemensam, webbaserad inflaggningsportal för en enklare och effektivare hantering av inflaggningsprocessen. Utskottet konstaterar att uppdragsredovisningen för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Transportstyrelsen har uppgett att man utifrån förslaget om ett sammanhållet förfarande för inflaggningsproceduren har sett över och breddat kommunikationen inom myndigheten mellan tillsyn och fartygsregistrering på olika sätt med hänsyn till de inflaggningar som pågår men också utifrån införandet av projektet om nationella föreskrifter. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet kan även konstatera att Trafikanalys i sin senaste rapport om svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation (2017:15) har anfört att det inte räcker med att förbättra de nationella regelverken, de måste också förbättras i en takt som överträffar omvärlden. Mot bakgrund av intervjuer

med svenska och utländska redare drar Trafikanalys slutsatsen att det svenska registret inte fullt ut upplevs som konkurrenskraftigt. Det noteras i rapporten att steg i rätt riktning har tagits, men att det inte räcker hela vägen. Det starkaste motivet för redare att välja svensk flagg förefaller vara att vissa redare arbetar på marknader där den svenska flaggan upplevs ha ett mervärde av kunderna. Det har genomförts och pågår många insatser för att gynna svensk sjöfart, men dessa insatser har enligt Trafikanalys åtminstone inte ännu resulterat i något trendbrott när det gäller den svenskflaggade flottans utveckling. Trafikanalys bedömer att tonnageskatt och andra insatser på lite sikt kanske kan bidra till en sådan utveckling. Samtidigt är det viktigt att beakta att konkurrensen är hård. Det gäller både konkurrensen mellan olika register och konkurrensen på sjöfartsmarknaden.

Utskottet ser mot denna bakgrund positivt på att Transportstyrelsen arbetar med att förenkla arbetet med registrering av fartyg och framtagande av nytt it-stöd för fartygsregistrering i enlighet med Näringsdepartementets promemoria om regelförenkling för sjöfarten. Utskottet ser även positivt på Transportstyrelsens uppgift att svensk flagg är mycket högt rankad internationellt och alltid upprätthåller högsta möjliga nivå. Transportstyrelsen uppger att man ständigt arbetar med att förbättra villkoren för svenska fartyg och redare. Som exempel nämns att Sverige har avtal med fem av världens största s.k. erkända organisationer. Dessa får, liksom Transportstyrelsen, utöva tillsyn över och utfärda certifikat för svenska fartyg i enlighet med internationella överenskommelser samt relevant EU-lagstiftning.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. Utskottet anser att det därför är angeläget att fortsätta arbetet för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Med hänvisning till de insatser som genomförs och planeras finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:3758 (C) yrkande 10, 2017/18:3766 (KD) yrkande 35 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 21.

Närmare om sjöfartsstödet

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 2 (M).

Bakgrund

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

Stödprocessen är uppdelad i två delar – på årsbasis och på månadsbasis. Senast den 1 november varje år ansöker arbetsgivaren om att förklaras vara berättigad till sjöfartsstöd för ett visst fartyg under nästkommande år. För nya fartyg som blir aktuella under året, t.ex. vid inflaggning eller ägarbyte, kan arbetsgivaren lämna in en ansökan vid ett senare tillfälle.

Efter att arbetsgivaren har godkänts för att få sjöfartsstöd ansöker denne om sjöfartsstöd för besättningens ersättning varje månad. I början av månaden lämnar arbetsgivaren in en ansökan om sjöfartsstöd som avser föregående månad. Delegationen granskar ansökan och fattar ett preliminärt beslut. Sjöfartsstödet krediteras därefter på sökandens skattekonto den 12:e i månaden, samtidigt som arbetsgivarens skattedeklaration för den aktuella månaden ska vara inlämnad. Sjöfartsstödet motsvarar därmed den deklarerade skatten och arbetsgivaravgiften för personalen, och arbetsgivaren behöver därför inte betala in dessa till Skatteverket. Den 19:e i månaden lämnar arbetsgivaren in en mer utförlig redovisning av föregående månads ersättning och skatteredovisning. Baserat på denna redovisning fastställer delegationen slutligt rederiets stödbelopp för den aktuella månaden.

Trafikanalys har i sin senaste rapport om svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation (2017:15) anför att det svenska sjöfartsstödet de senaste fem åren har uppgått till i genomsnitt 1,5 miljarder kronor per år. Ett villkor för sjöfartsstöd är att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret. Den negativa utvecklingen för både antalet svenskregraderade fartyg och ombordanställda har fortsatt, trots en kontinuerlig höjning av det genomsnittliga stödet per rederi. Även antalet rederier som fått stöd har

minskat. Mellan 2001 och 2016 har antalet stödmottagande rederier minskat med 54 procent och antalet fartyg med 60 procent. År 2016 mottog 39 rederier sjöfartsstöd för verksamhet som bedrevs med 101 fartyg. Det sammanlagda stödbeloppet uppgick till 1 486 miljoner kronor. Stödbeloppet var som störst 2009 då det uppgick till 1 926 miljoner kronor. Både stödet per fartyg och stödet per rederi var störst 2016. Stödet per rederi uppgick då till 38 miljoner kronor, vilket är en ökning med 15 procent från året innan.

För 2018 har 1 518 miljoner kronor anvisats under anslaget 1:15 Sjöfartsstöd (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22, bet. 2017/18:TU1, rskr 2017/18:104).

Motionen

I kommittémotion 2017/18:3833 anför Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att det är ett stort problem att rederier inte på förhand kan få besked om de är berättigade till sjöfartsstöd. Detta leder till att rederier många gånger avstår från att registrera fartyg i Sverige. Motionärerna anser därför att man bör utreda om en möjlighet till förhandsbesked kan införas när det gäller sjöfartsstöd i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige (yrkande 42).

Utskottets ställningstagande

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

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

I motionsförslaget ovan lyfts frågan om möjligheten till förhandsbesked när det gäller sjöfartsstödet. Utskottet vill i det sammanhanget framhålla det uppdrag som regeringen i december 2015 gav Transportstyrelsen, Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket om att utreda de ekonomiska, praktiska och juridiska förutsättningarna för ett sammanhållet förfarande vid fartygsregistrering. Delegationen lämnade sin redovisning till regeringen i oktober 2016 och föreslog där att förordningen om sjöfartsstöd ändras för att möjliggöra en prövning av om ett fartyg uppfyller villkoren i

stödförordningen innan fartyget har registrerats i det svenska fartygsregistret. Syftet var att underlätta rederiers beslut om flaggstat och att öka sannolikheten för registrering i det svenska registret. Delegationen konstaterade också att rätten till sjöfartsstöd är helt avgörande för om ett rederi ska välja ett specifikt fartygsregister. Delegationen underströk även att branschen har efterfrågat möjligheten till förhandsbesked som ger klartecken för att stöd faktiskt ska beviljas. Delegationen påtalade dock att som sjöfartsstödet nu är uppbyggt går det inte att ge förhandsbesked i frågan. Delegationen uppgav att när den prövar arbetsgivarens rätt till sjöfartsstöd måste, enligt nuvarande regelverk, alla stödkriterier vara uppfyllda. Den månatliga ansökningsprocessen baseras på det faktiska utfallet, vilket innebär att man inte kan lämna något förhandsbesked i denna del. Det beslut som delegationen fattar baserat på årsansökan är däremot en framåtblickande bedömning baserat på arbetsgivarens planerade sysselsättning för fartyget. Eftersom detta är en bedömning om framtiden skulle delegationen i denna del kunna ge förhandsbesked om rätten till att få sjöfartsstöd under de förutsättningar som fartyget förväntas sysselsättas under. Stödförordningen skulle enligt delegationen kunna ändras så att stödsökanden bara behöver göra sannolikt att fartyget, under den tid som ansökan avser, endast kommer att vara registrerat i det svenska fartygsregistret.

Utskottet anser att det i dagsläget är svårt att bedöma i vilken utsträckning den föreslagna ändringen av förordningen skulle leda till en ökad inflaggning till Sverige. Utskottet kan dock konstatera att delegationens förslag om förhandsbesked för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Med hänvisning till pågående arbete finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2017/18:3833 (M) yrkande 42. Motionsförslaget avstyrks därmed.

Inlandssjöfart och kustsjöfart

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 3 (M, C, L, KD), 4 (SD), 5 (V), 6 (SD), 7 (L) och 8 (KD) samt det särskilda yttrandet (V).

Bakgrund

Inrikes sjöfart

Sjöfarten på svenska vatten har historiskt sett haft en viktig funktion i det svenska transportsystemet och för svensk industri. I takt med att järnvägs- och

lastbilstrafiken har utvecklats har sjöfarten emellertid fått allt svårare att konkurrera om godsvolymer som transporteras inom Sverige. Inom Sverige transporteras gods i dag huvudsakligen med lastbilar, medan sjöfarts-transporterna dominerar i utrikes trafik. Längs den svenska kusten och vid de inre vattenvägarna finns det ett 50-tal allmänna hamnar och ett 50-tal enskilda hamnar med tillstånd för hamnverksamhet.

EU:s regelverk om inlandssjöfarten är omfattande och består av ett tjugotal direktiv och förordningar. Sveriges bestämmelser om fartyg i inlandssjöfart är ett resultat av genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (2006/87/EG) om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart (prop. 2013/14:177, bet. 2013/14:TU2). Från december 2014 är därmed en av de grundläggande delarna i EU:s regelverk för inlandssjöfarten genomförd i svensk lagstiftning. Direktivet är i huvudsak genomfört genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:96). Direktivet och föreskrifterna innehåller främst regler som anger den tekniska minimistandarden för fartyg i inlandssjöfart och dess utrustning. Inom andra områden, t.ex. bemanning och sjötrafikregler, gäller samma regelverk som för övriga fartyg som trafikerar de svenska sjöarna, floderna och kanalerna. Som framgår av tidigare avsnitt har direktivet från 2006 ersatts av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG. Det nya direktivet utgör i huvudsak en redaktionell omarbetning av 2006 års direktiv.

De inre vattenvägarna delas in i zoner beroende på våghöjd. Det finns fyra zoner, där zon 1 har de högsta vågorna och zon 4 de lägsta. Exempelvis klassas Väner som zon 1 och Mälaren som zon 3. Direktivet innehåller inte någon kravnivå för zon 1 och 2. Direktivet är harmoniserat för zon 3, eftersom denna zon dominerar bland de inre vattenvägarna i Europa.

Direktivet innehåller inga regler som är särskilt anpassade för vattenområden där en högre våghöjd förekommer, utan varje medlemsstat ska säkerställa att en relevant säkerhetsnivå uppnås för dessa zoner. Transportstyrelsen har därför infört ett antal kompletterande bestämmelser till direktivet. Transportstyrelsens föreskrifter reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas. Det handlar t.ex. om säkerhet när det gäller fartygets konstruktion och därigenom även eventuell miljöpåverkan vid en olycka, fartygets säkerhetsutrustning m.m. Fartyg som är certifierade för inlandssjöfart får inte trafikera områden som inte har klassificerats som inre vattenvägar.

I en utredning från Sjöfartsverket (dnr 16-00767) definieras kustsjöfart som sjöfart mellan svenska hamnar med start- och målpunkt i Sverige. Kustsjöfart kan bedrivas med såväl inlandssjöfartsfartyg, om trafiken sker på inre vattenvägar, som med fartyg som är konstruerade enligt det traditionella svenska regelverket. Med närsjöfart menas sjöfart mellan svenska och europeiska hamnar inom Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Begreppet inlandssjöfart har ingen fast definition, varken i det europeiska regelverket eller i Sverige.

Fartyg som är certifierade för inlandssjöfart får trafikera de utpekade inre vattenvägarna på Vänern, Göta älv och Mälaren (inklusive Södertälje kanal och Stockholms hamn). Den svenska inrikes trafiken kan ske med stöd av antingen de traditionella svenska reglerna om fartygskonstruktion m.m. eller det regelverk som är särskilt anpassat för inlandssjöfartsfartyg. Inlandssjöfarten utgörs av traditionella fartyg och prämtrafik på kanaler, floder och sjöar. Kraven för fartyg som är certifierade för inlandssjöfart är inte lika höga som kraven för havsgående fartyg. När fartyg inte går ut på öppet hav kan t.ex. fartygskonstruktionen vara något enklare och kraven på säkerhetsutrustning något lägre.

Sjöfartens infrastruktur

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

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

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

Motionerna

I motion 2017/18:12 konstaterar Robert Stenkvist (SD) att slussarna belägna vid Trollhättan, Göta älv måste bytas ut om slussverksamheten ska kunna fortsätta efter 2030. En avveckling av slussverksamheten kommer att få stora negativa konsekvenser för både näringsliv och turism. Arbetstillfällen skulle

försvinna och tillväxten hämmas om inte slussarna byts ut inom rimlig tid. Dessutom uppstår negativa miljömässiga effekter om trafiken flyttas från Göta älv till landtransporter. Motionären anser därför att statliga medel bör anslås för nya slussar i Göta älv vid Trollhättan.

I motion 2017/18:42 av Penilla Gunther (KD) anförs att Sverige bör kunna öka antalet transporter via sjötrafik. Fartyg som byggs och utrustas för inlandssjöfart tillåts bara trafikera vattenområden som har definierats som inre vattenvägar. Inlandssjöfart är främst tänkt för Göta älv, Vänern och Mälaren. Ska sjöfartens aktörer våga och vilja investera i fartyg, måste förutsättningarna för sådan trafik finnas. Sjöfarten bör därför enligt motionären få bättre förutsättningar att transportera gods inom landet genom styrmedel som kan minska trösklarna för etablering av nya transportupplägg. Motionären framhåller att möjligheterna till styrmedel och prismodeller för ökad sjöfart inom Sverige bör utredas.

I motion 2017/18:210 framför Lars Tysklind och Said Abdu (båda L) att ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det frigörs kapacitet så att den samlade godsvolymen får möjlighet att öka på ett miljömässigt hållbart sätt. Motionärerna anför att mycket av sjöfartens infrastruktur redan finns på plats men att prioritering av ytterligare investeringar i de inre vattenvägarna måste göras. Det gäller inte minst en ny slussled i Trollhätte kanal, som är grundförutsättningen för fungerande Vänersjöfart. Det är absolut nödvändigt att planering, projektering och byggande genomförs i en sådan takt att den slussleden står färdig 2030, då nuvarande slussars tekniska livslängd beräknas vara slut. Motionärerna anför därför att det bör säkerställas att Vänersjöfarten inte drabbas av avbrott på grund av att den nya slussleden i Trollhätte kanal inte färdigställs förrän nuvarande slussars tekniska livslängd är slut (yrkande 1). Motionärerna anför vidare att arbetet med att ersätta slussarna i Trollhätte kanal enligt Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystem 2018–2029 innebär att slutligt genomförande och finansiering ligger efter 2029. Motionärerna anser att finansieringen av Vänersjöfarten och den nya slussleden i Trollhätte kanal bör prioriteras i den nationella planperioden för transportsystem 2018–2029 för att undvika avbrott i Vänersjöfarten (yrkande 2).

I motion 2017/18:735 anför Cecilia Widegren (M) att den nya bron över Göta älv kommer att utgöra ett hinder för sjöfarten i Vänern. Gods som transporteras på sjön medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regionerna runt Vänern och bidrar till en bättre miljö. Motionären menar att det finns stor kapacitet i vattenleden och i Vänerns hamnar att utnyttja, och marginalkostnaderna för ytterligare fartyg är mycket låga. Motionären vill därför ha stärkt konkurrenskraft för insjötransporter på Vänern när det gäller byggnation av broar (yrkande 1). Motionären anför vidare att man bör låta sjöfarten avlasta vägarna. Man bör även tydliggöra och se till att det ges i uppdrag att vidta konkreta åtgärder för att nå de nationella och internationella ambitionerna om att flytta gods till sjöfart. Utvecklingen av grönare sjöfart bör stödjas. Man bör även stärka och dra nytta av klimatsmarta investeringar,

miljöinvesteringar och därmed stimulera ”early movers” genom t.ex. investeringsincitament. Motionären anser att en strategi bör tas fram för konkurrenskraften för sjöfarten i förhållande till andra transportslag (yrkande 3).

I motion 2017/18:760 framhåller Jörgen Hellman m.fl. (S) att man i infrastrukturplaneringen bör se över förutsättningarna för att utveckla sjöfarten i Göta älv och Vänersjöfarten. Trafikverket har i förslaget till nationell plan för transportsystem 2018–2029 föreslagit att slussarna i Trollhätte kanal ska ersättas. Trafikverket föreslår också att investeringen påbörjas under planperioden. Det är viktigt att projektet kommer igång eftersom livslängden för slussarna snart är slut. Vänersjöfarten är viktig ur regionalpolitisk synpunkt och har stor miljöpolitisk betydelse.

Lars Eriksson m.fl. (S) anför i motion 2017/18:777 att det mesta av godstrafiken i dag går på lastbil eller med godståg. Sjöfarten är i mångt och mycket ett outnyttjat miljövänligt transportslag som dessutom klarar av att frakta större godsolymer än alternativen. För att denna potential ska kunna realiseras krävs dock att vi återigen börjar betrakta Mälarsjöfarten som ett reellt alternativ till godstransporter på väg och järnväg. Enligt motionärerna bör därför förutsättningarna för att bättre utnyttja Mälarmarnarna vid godstrafik studeras i syfte att avlasta väg och järnväg i infrastrukturplaneringen.

Helena Bonnier (M) konstaterar i motion 2017/18:1071 att det i Sverige, med sin långa kust och sina många hamnar, finns mycket goda möjligheter att nyttja sjöfarten så nära godsets startpunkt och slutdestination som möjligt, i stället för att belasta landinfrastrukturen. För att på allvar få till en överflyttning från väg till sjö måste goda förutsättningar skapas för närsjöfarten, inlandssjöfarten och kustsjöfarten. Möjligheten att vidta konkreta åtgärder för att stärka sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag bör därför ses över, enligt motionären.

Emma Wallrup m.fl. (V) anför i kommittémotion 2017/18:1140 att det i Sjöfartsverkets rapport Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige (2016) konstateras att det under nuvarande marknadsförutsättningar saknas incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg. Myndigheten konstaterar bl.a. att tröskeln är hög för nya aktörer samt att utbudet av kostnadseffektiva och värdeskapande sjöfartsupplägg är begränsat framför allt för inrikes transporter. Motionärerna anser därför att regeringen bör låta utreda vilka styrmedel som behövs för att sänka trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten (yrkande 5). Vidare anför motionärerna att regeringen bör utarbeta förslag på en nationell strategi som tydliggör statens ambitioner att realisera och använda sjöfartens potential inom godstransporter. Strategin bör omfatta både kust-, inlands- och närsjöfartens roll i transportsystemet och hamnarnas och kombiterminalernas funktion i godstransportkedjan. En handlingsplan med mål och tidslinjer bör även utarbetas för att konkretisera strategin (yrkande 7).

Per Klarberg m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2017/18:1585 att sjöfartens möjligheter och kapacitet inte sätts i relation till överbelastade väg- och järnvägstransporter. Sjöfart är ett miljöeffektivt transportslag, är säkert och har stor kapacitet att avlasta andra transportslag. Dessutom är sjöfart förknippat med låga tröskeffekter – kostnaderna för kapacitetsökning är mycket låga. För att kunna uppnå en bra och snabb övergång till sjöfarten krävs att alla trafikslag konkurrerar på samma villkor. Sjöfartsverket bör vidare enligt motionärerna få samma anslagsfinansiering som Trafikverket kombinerat med de brukaravgifter som finns i dag för Trafikverket. De anser därför att regeringen bör tillsätta en utredning som behandlar konkurrensneutraliteten mellan transportslagen och tar fram de faktiska kostnaderna för samhället för respektive transportslag (yrkande 2).

Carina Ohlsson m.fl. (S) framhåller i motion 2017/18:2160 att sjöfarten är ett miljövänligt sätt att transportera varor och därför viktig att utveckla för att minska utsläppen från vägtrafiken. Sjöfarten är också samhällsekonomiskt lönsam eftersom den minskar slitaget på vägar och därmed minskar behovet av nyinvesteringar för att klara tunga transporter. Vänersjöfarten har därför enligt motionärerna en stor miljöpolitisk betydelse. Vänersjöfarten är också viktig ur regionalpolitisk synpunkt. Den är en betydande näring tillsammans med hamnarna runt Vänern. Det är enligt motionärerna glädjande att Trafikverket i den nya nationella transportplanen föreslår att slussarna i Trollhättan börjar bytas ut under perioden 2018–2029. Motionärerna menar att hänsyn bör tas i infrastrukturplaneringen till möjligheterna att utveckla Vänersjöfarten.

I motion 2017/18:2440 pekar Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C) på att ökade godsmängder inom Vänersjöfarten kan uppnås genom branschsamverkan, effektiva transportkedjor och väl fungerande hamnar och terminaler, vilket i sin tur ger underlag som motiverar investeringar i infrastruktur. Om man inte investerar i nya slussar i Trollhättan krävs att leden stängs för handelssjöfart 2030. Detta skulle enligt motionärerna vara ett hårt slag för den regionala utvecklingen och för industriföretag och verksamheter som är beroende av sjöfarten. Landtransporter och miljöbelastning skulle öka. Enligt motionärerna behöver åtgärder för att långsiktigt säkerställa och utveckla Vänersjöfarten och nya slussar i Trollhättan prioriteras i kommande nationella beslut om infrastrukturinvesteringar.

Karin Svensson Smith (MP) anför i motion 2017/18:2749 att Sverige bör tillämpa ett regelverk för kust- och insjöfart som utnyttjar dess potential att minska oljeberoende och trängsel i storstadsregionernas vägnät (yrkande 3). Motionären anför att det som kan möjliggöra prämtrafik är att bemannings- och behörighetsregler samt fartområden medför att sjötransporter blir konkurrenskraftiga jämfört med landtransporter ur ett ekonomiskt perspektiv. En orsak till avsaknaden av pråmar är märkligt valda geografiska zoner för klassning av inre vattenvägar. Man måste enligt motionären i detta fall tänka i termer av stråk. Inte ens hela hamnområdet i Göteborg är klassat som en inre vattenväg. Prämtrafik i Göta Älv försvåras t.ex. kraftigt av att alla fartyg som

passerar Götaälvbron ut mot havet – dvs. mitt i hamnen – måste leva upp till kraven på en atlantångare. Att klassa en vattenväg utifrån ett absolut värsta-fall-scenario är ett ineffektivt sätt att utnyttja sjöfartens potential. Är vattenvägen inte framkomlig till följd av vädermässiga orsaker så bör redare och kapten kunna bedöma att resan ska ställas in.

Nina Lundström m.fl. (L) pekar i kommittémotion 2017/18:3462 på att Sverige är beroende av en väl fungerande sjöfart. Vattenvägarna är viktiga för att öka andelen hållbara transporter. Ur klimatsynpunkt är det bra att det sker en omlastning av gods från exempelvis väg till sjöss. Det finns flera vattenvägar och ett stort antal hamnar i Sverige, vilket innebär att det finns goda möjligheter att avlasta vägnätet. Det är därför angeläget att de inre vattenvägarna som Göta älv, Trollhätte kanal, Väneren och Mälaren värnas och rustas upp (yrkande 16 i denna del).

Camilla Waltersson Grönvall (M) anför i motion 2017/18:3673 att trafiken på våra vatten skulle kunna öka markant med större slussar. Slussarna i Trollhätte kanal är utslitna och behöver inom en mycket snar framtid ersättas. För att säkra jobb, miljö och säkerhet är det av största vikt att snarast fatta beslut om att ersätta de snart hundra år gamla slussarna i Trollhättan, Lilla Edet och Brinkeberg med nya slussar. Motionären anser därför att regeringen bör överväga att skyndsamt besluta om en ny slussled, där även hänsyn till skredrisken tas.

Robert Halef m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2017/18:3766 att Sveriges inre vattenvägar behöver prioriteras när det gäller godstransporter. Bränsleanvändningen för t.ex. pråmfartyg är bara en tredjedel av dieselförbrukningen för en lastbil. Kapaciteten för inrikes godstransporter via sjövägen behöver öka. Sjöfartsverket bör enligt motionären arbeta fram en plan i samarbete med berörda kommuner för att tillgängliggöra och möjliggöra fler godstransporter via inlandssjöfarten. Vidare uppmärksammar motionärerna att det krävs att nya slussar byggs i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet för att Vänersjöfarten ska kunna fungera. Likaså kommer satsningar att behövas i andra farleder och slussar som Södertälje och Luleå m.fl. orter. Samverkan behöver dock ske mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för att se den sammanlagda infrastrukturen för transporter och få en mer effektiv användning. Motionärerna anser att inlandssjöfarten för godstransporter bör stimuleras och stärkas (yrkande 37).

I kommittémotion 2017/18:3833 framför Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att de inre vattenvägarna i landet och ett stort antal hamnar innebär att Sverige har goda möjligheter att avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Motionärerna framför att det är mycket angeläget att det inte införs svenska särregler som förordar eller försvårar användningen av de inre vattenvägarna och vill se ett bättre nyttjande av vattenvägar för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar (yrkande 41).

I kommittémotion 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) anförts att sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och

att det finns kapacitet att öka den samlade godsvolymen. Arbetet med att främja våra vattenvägar måste enligt motionärerna prioriteras för att öka andelen hållbara transporter, och det är mycket angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användandet av de inre vattenvägarna (yrkande 20).

Utskottets ställningstagande

Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart

Nyttjande av vattenvägar för godstransporter

Utskottet vill framhålla att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet och att det är angeläget att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Det är viktigt både för klimatet och för att ge svensk exportindustri ökad tillgång till kapacitetsstarka godstransporter. Utskottet konstaterar att både Trafikverket och Sjöfartsverket har framfört att en pråm kan ersätta 60–70 långtradare om lasten är 1 000 ton grus eller sten. Sverige har ett stort antal hamnar och en lång kuststräcka. Utskottet noterar att trots detta går endast 3 procent av de inhemska godstransporterna på vatten.

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

Utskottet uppmärksammar att det i rapporten framhålls att transporter på inre vattenvägar kan avlasta trafiken på vägarna och minska trängseln. Utskottet ser positivt på detta och kan konstatera att utredningen visar att grundförutsättningarna för att föra över gods från land till sjö är goda. Det finns tänkbara godsflöden, ledig kapacitet i hamnar och farleder samt lämpligt tonnage. Vidare finns det tydliga politiska ambitioner att genom ökad sjöfart avlasta väg- och järnvägssystemen. Samtidigt framförs i rapporten att den typ av sjöfart som kan åstadkomma önskad överflyttning har svårt att konkurrera med transporter på väg och järnväg. Under nuvarande marknadsförutsättningar saknas enligt Sjöfartsverket incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg – transportköparen ser inte behovet och redaren ser inte affärsmöjligheterna.

Utskottet noterar att en av de övergripande slutsatserna i Sjöfartsverkets utredning är att det behövs omfattande strukturella åtgärder för att göra inlands-, kust- och närsjöfarten konkurrenskraftig. Transporttid, flexibilitet och frekvens är faktorer som i betydligt större utsträckning än förr påverkar transportköparens val, men framför allt är transportpriset direkt avgörande, och där har sjöfarten svårt att konkurrera. Förslagen handlar om att bl.a. utreda vilka styrmedel som kan sänka trösklarna vid etablering av nya

transportupplägg och att hamnarna ser över sina prismodeller. För att få till en överflyttning av gods till sjöfarten föreslås bl.a. en nationell samordnare som ska se till att både offentliga och privata aktörer arbetar mot samma mål.

Ett åtgärdsförslag i rapporten från Sjöfartsverket rörde ett s.k. ekobonussystem och utskottet välkomnar att regeringen därefter i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1) föreslog att införa ett tillfälligt ekobonussystem för att ytterligare främja utvecklingen av kust- och inlandssjöfart. Syftet med ett ekobonussystem är att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart och därmed minska utsläppen av luftföroreningar genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Ekobonusen kompenserar för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som en del av transportkedjan. Riksdagen ställde sig bakom regeringens förslag, och regeringen har sedermera avsatt 50 miljoner kronor per år inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård till ett ekobonussystem under perioden 2018–2020. Därefter kommer systemet att utvärderas. Utskottet noterar också att en stödförordning på området för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Ett annat förslag som kan nämnas från den ovannämnda rapporten gällde betydelsen av fler inre vattenvägar. Utskottet kan i detta sammanhang med tillfredsställelse notera att regeringen i syfte att utveckla inlands- och kustsjöfarten har lämnat ett uppdrag till Transportstyrelsen att undersöka om fler vattenområden skulle kunna klassas som inre vattenvägar. Uppdraget ska redovisas senast den 14 december 2018 (Transportstyrelsens regleringsbrev för 2018).

Utskottet konstaterar också att Sjöfartsverkets rapport i övrigt bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att inlandssjöfart – eller inre vattenvägstrafik – utgörs av traditionella fartyg och pråmtrafik på kanaler, floder och sjöar. Utskottet ser positivt på att det i mars 2017 genomfördes ett första demonstrationsprojekt med containertransport som syftar till att köra gods på pråm mellan Vänersborg och Göteborg. I sitt svar på fråga 2016/17:1116 anförde infrastrukturministern i april 2017 att det är glädjande att projektet har kommit till stånd och statsrådet hoppades att erfarenheterna blir positiva. Utskottet delar denna bedömning.

Regeringen påbörjade under 2017 ett arbete med att ta fram en nationell godstransportstrategi som ska ge en sammanfattande bild av nuläget och tydliggöra övergripande inriktningar för gods- och logistikområdet. Syftet är att bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Regeringen avser att presentera strategin under det första halvåret 2018. Utskottet emotser detta med stort intresse.

Utskottet vill också påminna om att regeringen under 2016 införde ett s.k. tonnageskattesystem för svenska rederier. Infrastrukturministern har anført att detta har bidragit till att man nu kan se tydliga exempel på fler svenskregistrerade fartyg (svar på fråga 2017/18:473).

Sammanfattningsvis vill utskottet understryka att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet och att en överflyttning av gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart bör främjas. Detta är viktigt för att kunna minska transportsektorns klimatpåverkan men även för att den svenska exportindustrin ska kunna ha tillgång till kapacitetsstarka godstransporter. Regeringen arbetar som nämnts ovan inom flera områden för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Utskottet ser fram emot att följa detta arbete.

Regler för inlands- och kustsjöfart

Från december 2014 är de grundläggande delarna i EU:s regelverk för inlandssjöfarten genomförda i svensk lagstiftning. Direktivet är i huvudsak genomfört genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:96). För trafik på svenska inre vattenvägar är det frivilligt att certifiera fartyg för inlandssjöfart. En redare kan i stället välja att certifiera fartyget i enlighet med den nationella regleringen för övriga fartyg. Fartyg som uppfyller Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:96) om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart tilldelas ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart (i framtiden unionscertifikat, se avsnittet ovan om det nya EU-direktivet). Vilka svenska fartyg som kan certifieras för inlandssjöfart framgår främst av fartygssäkerhetslagen (2003:364). Fartyg certifierade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera vattenområden som har klassificerats som inre vattenvägar.

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

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

Utskottet konstaterar att sjöfarten i stora delar av Europa sedan länge är uppdelad i havssjöfart och inlandssjöfart, dvs. trafik på inre vattenvägar som kanaler, floder och insjöar. På kontinenten är inlandssjöfarten väl etablerad

och i allt väsentligt skild från trafiken med havsgående fartyg. Inlandssjöfarten där konkurrerar i första hand med transporter på väg och järnväg, och inte med havssjöfarten. Transportstyrelsen betonar att gränsdragningen mellan inlands-sjöfart och havssjöfart inte är lika självklar i Sverige med anledning av geografin. Det finns delar längs Sveriges kust som är relativt skyddade men det finns även insjöar med stora oskyddade vattenspeglar. De svenska geografiska förhållandena skiljer sig i flera avseenden från de förhållanden som råder på kontinenten. Sverige har ett stort antal vattendrag och långa kuster. Landet är relativt glesbefolkat och räddningstjänsterna har därför stora områden att täcka in. Detta gör att det kan ta förhållandevis lång tid innan ett fartyg i nöd får assistans. Dessutom är svenska vatten relativt kalla. Det tekniska EU-direktiv som ligger till grund för de föreskrifter som reglerar hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas och utrustas är anpassat till zon 3, dvs. vattenområden med en relativt liten våghöjd, vilket är det som dominerar bland de inre vattenvägar i Europa. Det betyder att Transportstyrelsen har behövt anpassa det svenska regelverket när det gäller zon 1 och 2, dvs. de områden som har högre vågor och där lagt till vissa extra säkerhetskrav (TSFS 2014:96).

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

Sammanfattningsvis vill utskottet framhålla att när det gäller reglerna för trafiken på de inre vattenvägar är det viktigt att beakta sjösäkerhetsfrågor, miljöfrågor och att Väner och Mälaren är råvattentäkter för en stor del av Sveriges befolkning. Samtidigt anser utskottet att det är viktigt att i möjligaste mån undvika att Sverige inför strängare regler än vad övriga EU-medlemsstater har, men vill också betona att Sverige av tradition håller en mycket hög standard när det gäller bl.a. sjösäkerhetsfrågor och konstaterar att de inre vattenvägar i Sverige i många fall har större våghöjd än de inre

vattenvägarna på kontinenten. Utskottet vill dock understryka vikten av att regelverket förbättras och förenklas i de fall där detta är befogat.

Inlandssjöfartens infrastruktur

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

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

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

på sikt kunna avlasta järnvägssystemet samt minska andelen lastbils-transporter.

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

När det gäller den nuvarande bron i Göteborg över Göta älv är bron i dåligt skick och ska bytas ut mot en ny bro (Hisingsbron). Projektet är en del av det västsvenska paketet som i sin tur är en del av den nationella trafikslagsövergripande planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2014–2025. Hisingsbron är planerad att öppnas 2021. Därefter kommer den nuvarande Götaälvbron att rivas. Göteborgs kommun äger bron och har beslutat att den nya bron ska byggas med en lägre segelfri höjd än den befintliga bron som har en segelfri höjd på 18,3 meter. Det blir en lyftbro som i grundläge ska få en segelfri höjd på 12 meter och upplyft 28 meter.

Utskottet kan konstatera att Mark- och miljödomstolen meddelade tillstånd till den ansökta vattenverksamheten i september 2014. Detaljplanen för Hisingsbron antogs i Göteborgs kommunfullmäktige i november 2014 och vann laga kraft i maj 2016. Mark- och miljödomstolens dom överklagades bl.a. av ett flertal kommuner. Den 4 maj 2016 meddelade Mark- och miljööverdomstolen sin dom. Mark- och miljööverdomstolen fann att det med adekvata villkor finns förutsättningar att meddela tillstånd. Genom den av mark- och miljödomstolen föreskrivna provisoriska föreskriften om broöppning tryggas riksintresset för kommunikation. Efter prövotiden ska Göteborgs kommun lämna in förslag till hur broöppningar ska ske. Villkor om broöppning kan utifrån den kunskap som samlats under prövotiden då komma att utformas på något annat sätt för att minska påverkan på berörda riksintressen. Mark- och miljööverdomstolen bedömde att det är av avgörande betydelse att ta fram ett effektivt trafikledningssystem som innefattar samtliga trafikslag för att minska påverkan både på farleden och på den landbaserade trafiken. Utskottet noterar att miljödomen har vunnit laga kraft.

Utskottet konstaterar att Sjöfartsverket har anfört att broöppningar skapar trafikproblem i centrala Göteborg. Trafikverket, Sjöfartsverket, Region Värmland, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad arbetar för närvarande fram en överenskommelse som innebär att de tillsammans ska

utveckla en gemensam och trafikslagsövergripande trafikledning för trafik längs och tvärs Göta älv. Utskottet välkomnar detta. Grundförutsättningen är att samordning sker mellan handelssjöfarten och järnvägsbroarna vid Marieholm samt Hisingsbron i Göteborg. Denna samordning ska även omfatta framkomligheten för fritidsbåtar. Övriga öppningsbara broar i stråket ska anpassa sina öppningar efter de tider som skapas vid bropassager i Göteborg. Enligt planen ska broöppningarna göra det möjligt att låta minst 15 handelsfartyg passera Göta älv per dygn. Parternas ambition är att grundförutsättningarna i trafikledningssystemet ska börja tillämpas samtidigt med införandet av tågplan 2018.

Utskottet vill liksom tidigare framhålla att det är mycket positivt med olika typer av insatser som skapar bättre förutsättningar för att använda sjöar och kanaler för transporter. Utskottet påminner samtidigt om att riksdagens roll i frågor om planering av transportinfrastruktur i första hand är att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. När det gäller behovet av att rusta upp befintliga kanaler och slussar i syfte att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten vill utskottet återigen understryka att bedömningen av och avvägningen mellan olika infrastrukturlösningar, liksom analysen av den samhällsekonomiska effektiviteten i valet av infrastrukturutgärder, är en viktig uppgift för Trafikverket och regeringen. När det gäller den nya bron över Göta älv noterar utskottet att det faktum att den nya bron ska utformas på ett annat sätt än den nuvarande till viss del förändrar förutsättningarna för vägtrafikanter respektive sjöfart. Utskottet har tidigare framfört att man förutsätter att Göteborgs kommun verkar för att ett effektivt trafikledningssystem som omfattar samtliga trafikslag som trafikerar bron och vattnet under den införs för Göta älv och är driftklart senast vid den tidpunkt då bron tas i anspråk. Utskottet har inte ändrat sin uppfattning i denna fråga.

Sammanfattande ställningstagande

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inget skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandena och avstyrker därmed motionerna 2017/18:12 (SD), 2017/18:42 (KD), 2017/18:210 (L) yrkandena 1 och 2, 2017/18:735 (M) yrkandena 1 och 3, 2017/18:760 (S), 2017/18:777 (S), 2017/18:1071 (M), 2017/18:1140 (V) yrkandena 5 och 7, 2017/18:1585 (SD) yrkande 2, 2017/18:2160 (S), 2017/18:2440 (C), 2017/18:2749 (MP) yrkande 3, 2017/18:3462 (L) yrkande 16 i denna del, 2017/18:3673 (M), 2017/18:3766 (KD) yrkande 37, 2017/18:3833 (M) yrkande 41 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 20.

Farleds- och lotsningsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om farleds- och lotsningsavgifter. Utskottet hänvisar till det nya avgiftssystemet och anser att det är viktigt att följa vilka konsekvenser detta får för både sjöfartsnäringen och miljön.

Jämför reservation 9 (M, C, L) och 10 (SD).

Bakgrund

Farleder och farledsavgifter

Sjöfartsverkets arbete med att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten finansieras i huvudsak via sjöfartsavgifter. Dessa avgifter består av farledsavgifter, lotsavgifter och övriga avgifter.

Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket en ny avgiftsmodell för handelssjöfarten i svenskt vatten. Den nya avgiftsmodellen är ett resultat av ett uppdrag från regeringen för att säkerställa en ekonomi i balans. I den nya modellen är farledsavgiften uppdelad i fyra delar: beredskapsavgift, fartygsbaserad avgift, godsavgift och passageraravgift. Beredskapsavgiften och den fartygsbaserade avgiften baseras på fartygets nettodräktighet uppdelat i nettodräktighetsklasser. För inrikes trafik tas den godsbaserade avgiften ut endast för lastat gods. För fartyg som enbart lastar eller lossar utrikesgods tas bara beredskaps- och fartygsbaserad avgift ut för första anlöpet. Fartygen betalar full beredskaps- och fartygsbaserad avgift för de två första anlöpen varje månad. För det tredje anlöpet samma månad betalar fartyget enbart 75 procent, för det fjärde anlöpet 50 procent och för det femte anlöpet 25 procent. För fartygets sjätte anlop betalar fartyget ingen beredskaps- eller fartygsbaserad avgift, detta gäller även för resterande anlop den månaden. Den godsbaserade avgiften tas ut med 2,35 kronor per ton gods och med 1,18 kr för s.k. lågvärdigt gods. Vilket gods som är att betrakta som lågvärdigt framgår av en bilaga till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2017:27) om farledsavgift. För fartyg som transporterar passagerare tas en passageraravgift ut med 1,77 kronor per passagerare.

Tidigare har Sjöfartsverket gett reduktion på delar av farledsavgiften för de fartyg som släpper ut en låg mängd kväveoxid. Det nya avgiftssystemet inkluderar ett index för att reglera miljödifferenteringen i farledsavgiften, Clean Shipping Index (CSI). Sjöfartsverket lämnar en avgiftsreduktion på den fartygsbaserade avgiften för fartyg som uppnår minst 75 verifierade poäng av maximalt 150 i CSI.

Av isbrytarförordningen (2000:1149) framgår att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få hjälp med isbrytning genom statens isbrytarverksamhet. Verksamheten leds av Sjöfartsverket och finansieras genom farledsavgifterna. Sjöfartsverket bryter is till havs och assisterar fartyg som har problem att

komma fram. Isbrytarna ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera. Fartyg lämpade för vintersjöfart får isbrytarassistans i svenska kustfarvatten och på sjövägarna mellan öppet vatten till havs och farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande ishinder. Sjöfartsverket har fem egna isbrytare: Ale, Atle, Frej, Oden och Ymer. Även verkets arbetsfartyg Baltica och Scandica har isbrytarförmåga. Vid behov hyr verket in externa resurser. Dessutom finns det sedan lång tid tillbaka ett väl utvecklat samarbete med främst Finland när det gäller att använda de gemensamma isbrytarresurserna på mest kostnadseffektiva sätt i Östersjöregionen.

Lotsning och lotsavgifter

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

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

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

Motionerna

I motion 2017/18:735 anför Cecilia Widegren (M) att Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell behandlar både farleds- och lotsavgifter, men trafikanalysen innefattar bara farledsavgifter. Motionären påtalar att för Vänern och Mälaren är den största avgiftshöjningen inom lotsavgifter och inte i farledsavgifter och att detta bygger på en konsekvensanalys som inte håller måttet. Motionären yrkar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjöfarten när det gäller avgifter, skatter och pålagor (yrkande 2). Motionären framhåller även att avgifter mellan trafikslag bör

justeras på ett sätt som leder till utveckling av ett hållbart transportsystem. Trafikavgifter bör därför spegla samhällsnytta och hållbara och klimatsmarta transportsystem (yrkande 4).

Helena Bonnier (M) anför i motion 2017/18:1081 att de delar av farledsavgifterna som inte direkt är kopplade till själva infrastrukturen bör lyftas bort. Handelssjöfarten kan därmed avlastas från avgifter, och konkurrensneutraliteten mellan transportslagen kan öka. Med sänkta farledsavgifter, och därmed sänkta kostnader, kan sjöfarten som alternativ i transportkedjor bli mer attraktiv. Sänkta farledsavgifter för kryssningstrafiken innebär också att svenska städer kan bibehålla sina positioner som attraktiva kryssningsdestinationer, vilket gynnar den allt viktigare besöksnäringen. Enligt motionären bör en utredning tillsättas i syfte att se över farledsavgifterna och möjligheten att lyfta ut delar av avgiften som i stället kan anslagsfinansieras.

Per Klarberg m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2017/18:1585 att kostnaderna för att bedriva sjöfart måste minska för att få igång trafiken på de inre vattenvägarna. Detta skulle resultera i att vägtrafiken avlastades och kanske även järnvägarna. Genom lägre kostnader ger man sjöfarten incitament att våga satsa på att bygga upp en trafik på våra inre vattenvägar. Motionärerna anser därför att regeringen bör utreda möjligheten att lotsbefria inlandssjöfarten (yrkande 1). Motionärerna anför vidare att man i ett första steg bör stimulera sjöfarten genom att ta bort farledsavgifterna i fem år, eller helt över tid för att få igång trafik på de inre vattenvägarna. Regeringen bör därför utreda farledslättnader för inlandssjöfarten (yrkande 3). Motionärerna pekar på att gods som fraktas på vattenvägarna ger både miljövinster och mindre vägslitage. För att främja kustsjöfarten och få mer gods på vatten måste även farledsavgifterna för kustsjöfart ses över. Genom att sänka eller eventuellt ta bort farledsavgifter för kustsjöfart skulle fler jobb skapas i hamnarna, eftersom fartygen då kan göra fler stopp och hämta gods. Motionärerna anser därför att regeringen också bör utreda lättnader i eller borttagande av farledsavgifterna för kustsjöfart (yrkande 4). Även en utredning om lättnader i eller borttagande av farledsavgifterna för isbrytning efterfrågas (yrkande 6).

Karin Svensson Smith (MP) anför i motion 2017/18:2749 att oljetankrar och kryssningsfartyg bör få en högre farledsavgift där merintäkterna bör användas för att ge rabatt till mindre rederier (yrkande 2). Motionären menar vidare att regelverket om krav på lotsplikt behöver moderniseras. Denna plikt tillkom för 30 år sedan och sedan dess har mycket hänt rent tekniskt, exempelvis kan elektroniska sjökort användas. En obligatorisk lotsplikt bör därför ersättas med en säkerhetsmotiverad lotsanvändning (yrkande 4).

Nina Lundström m.fl. (L) anför i kommittémotion 2017/18:3462 att det behövs en översyn av hur finansieringen av farledsunderhåll ska se ut för att inte belasta sjöfarten negativt ur konkurrenssynpunkt (yrkande 16 i denna del). Motionärerna pekar på att Sjöfartsverket t.ex. betalar för vinterunderhållet av transportleder genom att farledsavgifter tas ut och finansierar isbrytningen.

Utskottets ställningstagande

Farledsavgifter

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

Sjöfartsverket införde en ny avgiftsmodell för handelssjöfarten i svenskt vatten den 1 januari 2018. Den nya avgiftsmodellen är ett resultat av ett uppdrag från regeringen för att säkerställa en ekonomi i balans för de tjänster som Sjöfartsverket tillhandahåller. Sjöfartsverkets nya system för farledsavgifter syftar till att skapa stabilare intäkter. Reglerna innebär ett minskat avgiftsuttag på gods och ett ökat uttag på fartygsanlöp samt en beredskapsavgift. Det tidigare systemet styrde endast mot en minskning av kväveoxidutsläpp, vilket i det nya systemet har ersatts med ett nytt miljöstyrmedel som beaktar fartygets totala miljöpåverkan, vilket utskottet välkomnar. Utskottet är också positivt till att Sjöfartsverket, för att stärka miljödifferenteringen, kommer att driva frågan om en ökad kvävedioxid-differentering i en teknisk kommitté där Sjöfartsverket är representerat inom Clean Shipping Index, med målsättningen att förändringarna ska ha genomförts senast den 1 januari 2019.

Utskottet noterar att infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på fråga 2017/18:473 om höjda farledsavgifter den 9 januari 2018 anförde bl.a. att ett av skälen till att Sjöfartsverket sätter ett nytt avgiftssystem är att säkerställa ekonomisk stabilitet i verkets ekonomi. Statsrådet underströk samtidigt att avgiftshöjningen hade skett även om den gamla modellen kvarstått. Statsrådet anförde vidare att regeringen anser att det är viktigt att farledsavgifterna bidrar till en miljöstyrning. Sjöfartsverket kommer under 2018 att vidta ytterligare åtgärder för att farledsavgifternas miljöstyrande effekt ska stärkas och då särskilt när det gäller kväveoxidutsläppen. I det nyligen beslutade regleringsbrevet för Sjöfartsverket för 2018 finns inte några anvisningar om att Sjöfartsverket ska ompröva beslutet att höja farledsavgifterna. Statsrådet anförde vidare att regeringen har vidtagit en rad olika åtgärder på sjöfartsområdet och att han kommer att följa frågan och fortsätta arbetet för att förstärka sjöfartens konkurrenskraft och miljöincitament.

I detta sammanhang vill utskottet också påminna om att regeringen har avsatt medel för ett tillfälligt ekobonussystem för att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och i syfte att minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser genom att stödja nya intermodala transportlösningar. En stödförordning på området bereds för närvarande i Regeringskansliet.

En verksamhet som finansieras via farledsavgiften är Sjöfartsverkets isbrytning. Utskottet konstaterar att svensk industri och handel är beroende av att sjöfarten fungerar året runt. I trafikutskottets uppföljning av sjöfartsnäringens konkurrenskraft (2014/15:RFR9) konstaterades att det riktats kritik mot att farledsavgiften används för att finansiera Sjöfartsverkets kostnader för

isbrytning. I uppföljningen beräknades den totala kostnaden för den svenska isbrytningen ligga på drygt 300 miljoner kronor per år.

Sjöfartsverket betonar i sin årsredovisning för 2016 att isbrytning utgör en viktig funktion för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även vintertid och för att svenska hamnar ska kunna vara öppna året runt med hög servicenivå. I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22) anges att Sjöfartsverkets resultat tidigare har påverkats negativt av ökade kostnader för isbrytning genom flera stränga isvintrar. Sjöfartsverket har uppgett att kostnaderna en mild vinter uppgår till 250 miljoner kronor, en normal vinter till 300 miljoner kronor och en svår isvinter till 350 miljoner kronor.

Utskottet noterar att isbrytningen fram till 2014 finansierades helt via farledsavgifterna. Under åren 2014–2016 avsattes 200 miljoner kronor för finansiering av isbrytning i det tillfälliga anslag som Sjöfartsverket då tilldelades. Detta anslag har upphört fr.o.m. 2017. Sjöfartsverket föreslog i sin treårsplan för 2018–2020 att anslaget för isbrytning fr.o.m. 2018 bör permanentas på en nivå som motsvarar kostnaderna för en mild isvinter. Utskottet kan konstatera att det inte har inrättats något anslag för isbrytningskostnader för 2018.

Lotsning och lotsavgifter

Utskottet påminner om att frågor om bl.a. lotsning, lotsbefrielse och riskbaserad lotsplikt behandlades av trafikutskottet i uppföljningen av sjöfartsnäringsens konkurrenskraft (2014/15:RFR9).

Lotsplikten bestäms av ett fartygs storlek och last. Frågan om huruvida det behövs lots ombord på ett fartyg kan påverkas av hur en farled ser ut, var den går och hur lång den är. Transportstyrelsen presenterade den 15 februari 2017 ett förslag till en modell för att analysera risker och bedöma var fartygen måste ha lots ombord. För att göra en enhetlig bedömning som grundar sig på fler parametrar än i dag kommer Transportstyrelsen bl.a. att använda sig av ett verktyg för att objektivt riskvärdera lotsleder. Denna riskanalys ska sedan ligga till grund för bedömningen av lotsbehovet i leden. För att möjliggöra en viss flexibilitet i systemet ska även andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön kunna vägas in vid det slutliga avgörandet av hur lotsplikten ska utformas. Det handlar t.ex. om bredden på farleden, hur många fartyg som rör sig där, hur många slussar och broar som finns och om leden går genom ett naturskyddat område. Transportstyrelsen uppger att parametrarna i huvudsak bör vara verifierbara genom oberoende underlag som t.ex. statistik på trafiktäthet och lotsledens längd men i vissa fall måste utgöras av bedömningar av personer med erfarenhet av specifika lotsleder. Parametrarna bör vara rimliga till antalet och kunna anses som välmotiverade. Transportstyrelsen understryker att detta första arbete med en riskbaserad lotsplikt avser riskbedömningen av lotslederna utifrån deras specifika utformning och naturliga betingelser samt de hjälpmedel som lederna har genom t.ex. utmärkning och tillgängliga sjökortsutgåvor. Transportstyrelsen

vill också understryka att det i nuläget är de kriterier som anges i lotsförordningen som ska utgöra grunden för utformningen av lotsplikten. Även om syftet är att bättre riskvärdera kraven för lotsplikt än vad dagens regler gör måste man enligt Transportstyrelsen acceptera att ett generellt regelverk till viss del måste ha en trubbighet för att vara rättssäkert och förståeligt för de fartyg som omfattas av reglerna. Mer individuella avgöranden av ett specifikt fartygs risk i en lotsled måste enligt Transportstyrelsen troligen utformas som undantag till de generella reglerna och omfattas av en särskild individuell prövning.

Transportstyrelsen har därefter inlett ett föreskriftsarbete för att ändra myndighetens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:88) om lotsning. Syftet med ändringarna är att resurserna för lotsning ska användas där behovet är som störst. En riskvärdering av lotsleder och fartygstrafik ska ligga till grund för bedömning av behovet av lots. För att anpassa lotsplikten efter sjöfartens förutsättningar och med bibehållen sjösäkerhet möjliggöra morgondagens teknik- och miljöutveckling ser Transportstyrelsen över reglerna för lotsplikt för att de ska bli förenklade, moderniserade och med ett riskbaserat synsätt. Utskottet välkomnar detta och noterar att målsättningen är att ändringsföreskrifterna ska träda i kraft den 1 oktober 2019.

Transportstyrelsen uppger att Sverige sannolikt har det mest liberala systemet för att erhålla lotsdispens. Enligt Transportstyrelsen har nuvarande arbete med en översyn av lotsplikten i Sverige ännu inte berört frågan om hur eventuella nya kriterier för lotsplikt utifrån lotsförordningens skrivningar ska utformas. Om viss typ av sjöfart ska undantas från den allmänna lotsplikten krävs det enligt Transportstyrelsen troligen en förordningsändring och ett politiskt ställningstagande i frågan.

När det gäller lotsavgifternas storlek kan utskottet konstatera att Sjöfartsverket höjde både lots- och farledsavgifterna den 1 januari 2017 och den 1 januari 2018. Avgifterna höjdes i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för tjänsten. Sjöfartsverkets bedömning är att kontinuerliga avgiftshöjningar i storleksordningen 5 procent per år under åren fram till 2020 kommer att behöva göras för att successivt öka kostnadstäckningen.

I den nya avgiftsmodellen, som trädde i kraft den 1 januari 2018, sänks lotsrabatten för leder i Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren till en nivå som motsvarar beräkningar av hur ledernas lägre lotsningshastighet på grund av slussar, broöppningar och omfattande hastighetsbegränsningar missgynnar kunden. Samtidigt införs en nationell lotsningsrabatt för alla lotsningar för den tid som överstiger sju timmar. Justeringen av tidigare rabatt och införandet av den nya lotsningsrabatten uppges vara inkomstneutrala för Sjöfartsverket. I genomsnitt är lotsningarna i Trollhätte kanal och Vänern längre än i övriga landet och kommer därför att kunna dra nytta av denna nya rabatt. Detta innebär att ett fartyg som lotsas i Trollhätte kanal och Vänern får 30 procents rabatt de första sju timmarna för att sedan få 70 procent rabatt på överskjutande timmar. Motsvarande för fartyg som lotsas på Mälaren är 10 procents rabatt de första sju timmarna och därefter en överskjutande rabatt på 50 procent.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att Sjöfartsverkets nya avgiftssystem syftar till att skapa stabilare intäkter för myndigheten. Utskottet välkomnar Sjöfartsverkets arbete med att bättre använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Utskottet vill även understryka vikten av att i möjligaste mån beakta behovet av att underlätta överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart. Utskottet avser att fortsätta följa denna fråga, inte minst vilka konsekvenser som det nya avgiftssystemet får för både sjöfartsnäringen och miljön. När det gäller frågan om isbrytningens finansiering genom farledsavgifter är utskottet i dagsläget inte berett att ta något initiativ.

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inget skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:735 (M) yrkandena 2 och 4, 2017/18:1081 (M), 2017/18:1585 (SD) yrkandena 1, 3, 4 och 6, 2017/18:2749 (MP) yrkandena 2 och 4 samt 2017/18:3462 (L) yrkande 16 i denna del.

Infrastruktur vid hamnar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om infrastruktur vid hamnar. Utskottet anser att sjöfarten är en viktig del i det svenska godstransportsystemet och att hamnarna och infrastrukturen kring dessa i det sammanhanget har en viktig roll att spela. Utskottet påminner dock om att det normalt inte är riksdagens uppgift att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt.

Jämför reservation 11 (M, L).

Motionerna

Mattias Ottosson m.fl. (S) framhåller i motion 2017/18:800 att ett antal särskilt strategiska hamnar bör pekas ut för godstransporter. För dessa hamnar bör planering av infrastruktursatsningar inom sjöfarten samordnas med den som finns för vägar och järnvägar. Sjöfartsverket bör ges ett ökat ansvar för farledsanslutningar till dessa hamnar. Det krävs en sammanhållen politik för att lyckas åstadkomma ett väl fungerande och miljövänligt transportsystem. Enligt motionärerna bör möjligheten att utse hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering av infrastrukturinvesteringar undersökas vid infrastrukturplaneringen.

Nina Lundström m.fl. (L) anför i kommittémotion 2017/18:3462 att mycket av det gods som anländer till hamnar lastas om till lastbil eller tåg. Därför är det viktigt att transporter till och från hamnarna är effektiva. Motionärerna

framhåller även att den s.k. fyrstegsprincipen om god resurshushållning dessutom ska gälla sjöfartens infrastruktur och att undantag och avsteg från principen tydligt ska motiveras och redovisas (yrkande 16 i denna del).

I kommittémotion 2017/18:3833 uppmärksammar Jessica Rosencrantz m.fl. (M) vikten av god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver utan svårighet kunna lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska nyttjas till fullo. Regeringen bör därför enligt motionärerna säkerställa att infrastrukturen till och från våra hamnar fungerar väl (yrkande 43).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis, i likhet med vad utskottet har anfört tidigare, påminna om att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Principen är att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Statens ansvar omfattar således sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov. Även planeringssystemet på transportområdet är upplagt enligt denna rollfördelning. Det är riksdagen som, på grundval av en proposition, ska fatta beslut om inriktningen av infrastrukturinvesteringarna. Härfter vidtar en andra fas, den s.k. åtgärdsplaneringen, som innebär ett omfattande arbete på såväl nationell som regional nivå. Det är regeringen som ska fastställa en nationell plan för transportsystemet samt ekonomiska ramar för länsplaner för regional infrastruktur för en viss angiven period. Riksdagen underrättas genom en skrivelse om regeringens fastställelsebeslut och bedömningar när det gäller åtgärderna.

Utskottet kan vidare konstatera att Trafikverket i sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 (remissversion 2017-08-31) har anfört att en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart inte i första hand begränsas av kapacitet i hamnar och anslutande landinfrastruktur, utan av att det i de flesta fall blir dyrare att ta sjövägen, bl.a. på grund av höga omlastningskostnader. För att en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjö ska ske krävs enligt Trafikverket åtgärder som ligger utanför den nationella planen, t.ex. styrmedel som s.k. ekobonus. Utskottet kan i sammanhanget med tillfredsställelse konstatera att regeringen i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 20) har föreslagit att 50 miljoner kronor per år ska avsättas till ett ekobonussystem under perioden 2018–2020.

Utskottet noterar att infrastrukturminister Tomas Eneroth i början av 2018 träffade representanter från Sveriges allmänna hamnar och utvalda industrihamnar och deras ägare. Syftet med mötet var att ha en diskussion om hamnarnas roll i framtidens godstransportsystem och om vad som behövs för att få fler transportörer att välja sjöfarten. Syftet var även att mötet skulle bidra

till mer samarbete för ökad sjöfart, mellan den offentliga sektorn, näringslivet, akademien och hamnarna, men också hamnar emellan. I samband med mötet underströk infrastrukturministern att sjöfarten är viktig för Sverige, inte minst för att vi ska nå klimatmålen. Han framhöll också att regeringen vill att alla trafikslag ska användas mer effektivt tillsammans och att sjöfarten i det sammanhanget kan utnyttjas mer. Hamnarna runt om i landet spelar enligt ministern en viktig roll för att vi tillsammans ska kunna nå dit. Effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter är en prioriterad fråga för regeringen. Den har bäring på flera av regeringens mål och strategier, som att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet 2020, och på exportstrategin, nyindustrialiseringsstrategin, fossilfritt Sverige samt ordning och reda på arbetsmarknaden. I en interpellationsdebatt den 6 februari 2018 (ip. 2017/18:341) framhöll infrastrukturministern åter att hamnarna har en viktig roll i det svenska transportsystemet. Samtidigt betonade han att ansvarsfördelningen är klar mellan det som är de lokala hamnägarnas ansvar, vare sig de är privata eller gemensamma genom kommunen, och vad som faktiskt är statens ansvar.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att sjöfarten är en viktig del i det svenska godstransportsystemet. I detta sammanhang har hamnarna och infrastrukturen kring dessa en viktig roll att spela. Ett antal svenska hamnar ingår i dessutom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som syftar till att knyta ihop och förbättra infrastrukturen inom EU. När det gäller det svenska transportsystemet bör dock enligt utskottets mening frågan om vilka infrastrukturåtgärder som ska genomföras och när det ska ske främst bestämmas inom ramen för Trafikverkets och regionernas långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som läggs fast av regeringen och riksdagen. Riksdagens uppgift är således normalt inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2017/18:800 (S), 2017/18:3462 (L) yrkande 16 i denna del och 2017/18:3833 (M) yrkande 43.

Vissa miljöfrågor

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 12 (SD), 13 (V), 14 (L) och 15 (KD).

Bakgrund

Utsläpp till luft och vatten

Fartygstrafiken i vattnen runt Sverige är intensiv. Östersjön tillhör världens mest trafikerade hav. Endast en liten andel av de fartyg som passerar genom svenskt territorialvatten och svensk ekonomisk zon är registrerade i Sverige eller drivs av svenska företag. Fartygstrafiken kan påverka miljön på olika sätt, både direkt och indirekt, och avse både utsläpp till luft och vatten. När det gäller luftutsläpp bidrar sjöfarten exempelvis till utsläppen av koldioxid, svaveloxider (SO_x), kväveoxider (NO_x) och partiklar. Sjöfartens utsläpp till vatten kan utgöras av olja, båtbottnfärger, avloppsvatten och barlastvatten.

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

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

Verksamheten vid FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) består till en betydande del av sjösäkerhetsarbete, som i sin tur även syftar till ökat

miljöskydd och miljöskyddsarbete. För miljöskydd finns bl.a. Marpol-konventionen. Här finns bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade och om hur transport av oljeprodukter och andra farliga kemikalier ska gå till. Inom EU har olika s.k. sjösäkerhetspaket tagits fram, men det finns också rättsakter inom miljöområdet som mer eller mindre berör sjöfarten, exempelvis om utsläppen av svaveloxider.

Sverige deltar i IMO:s, EU:s och Helsingforskommissionens (Helcom) miljöarbete. Det internationella samarbetet inom Helcom som rör sjöfart och bekämpning av olje- och kemikalieutsläpp sker i två kommittéer. År 2005 pekades Östersjön ut av IMO som ett känsligt havsområde. Sjöfartsnäringsen i området omfattas av ett flertal nya bestämmelser såsom reglering av kväveoxidutsläpp i Östersjön, införlivandet av barlastvattenkonventionen och förbud mot utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg i Östersjön. En initial strategi ska antas 2018 och en slutlig strategi 2023.

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

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

Det är förbjudet att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar i hav, sjöar och inre vattendrag. Förbudet gäller hela Sveriges sjöterritorium, längs hela Sveriges kust, i alla sjöar och inre vattendrag. Av de ca 880 000 fritidsbåtar som finns i Sverige är det enligt Transportstyrelsen ca 10 procent som har en toalett ombord. Det är sedan 1990-talet förbjudet för all yrkestrafik att släppa ut toalettavfall inom svenskt sjöterritorium och svensk ekonomisk zon. IMO beslutade i april 2016 om ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön. De nya reglerna innebär att utsläpp av toalettavfall inte kommer att vara tillåtet från nya fartyg fr.o.m. 2019 och för befintliga fartyg fr.o.m. 2021.

Sjöfarten står också för en del olyckor. Varje år tar Transportstyrelsen emot ca 200–250 olycks- och tillbudsrapporter från yrkessjöfarten. Kustbevakningen ansvarar för miljöräddning till sjöss och arbetar för att skadorna vid utsläpp av olja eller andra farliga ämnen ska minimeras så att naturen kan skyddas så långt det är möjligt. Antalet miljöräddningsoperationer har minskat, och Kustbevakningen har uppgett att antalet större händelser blir färre över åren.

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

Farleder och sjötrafikreglerande åtgärder

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

Med ruttsystem avses sjötrafikreglerande åtgärder som syftar till att minska olycksriskerna. Det omfattar bl.a. trafiksepareringssystem, enkel- och dubbelriktade leder, rekommenderade leder, djupvattenleder och förbudsområden. IMO är det internationella organ som får inrätta och anta bestämmelser om ruttsystem för den internationella sjöfarten. Fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon ska följa de ruttsystem som IMO har beslutat är obligatoriska. Vidare kan ett land enskilt bestämma om ruttsystem på sitt inre vatten. I Sverige finns ett antal sådana ruttsystem fastställda. Ruttsystemen fastställs genom föreskrifterna om sjötrafikregler i Stockholms skärgård och om sjötrafiken på Vänern.

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

Barlastvattenkonventionen

Inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) antogs i februari 2004 den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenkonventionen). Sverige anslöt sig till konventionen 2009 efter riksdagens godkännande (prop. 2008/09:229, bet. 2009/10:TU13, rskr. 2009/10:21). Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och eliminera spridning av skadliga vattenlevande organismer och patogener genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Konventionen anger vilka åtgärder som ska vidtas för att konventionens syfte ska uppnås. Barlastvattnet ska hanteras på vissa sätt, sediment ska omhändertas i särskilda mottagningsanordningar och fartyg bör konstrueras och byggas så att bl.a. oönskade ansamlingar av sediment begränsas. Varje fartyg ska ha en godkänd barlastvattenhanteringsplan och föra en barlastvattendagbok. Konventionsstaterna ska utöva tillsyn över att

bestämmelserna följs och utfärda certifikat till de fartyg som uppfyller konventionens krav. Konventionen trädde i kraft den 8 september 2017. Konventionens bestämmelser genomförs i Sverige i huvudsak genom barlastvattenlagen (2009:1165). Genomförandet har också krävt mindre ändringar i miljöbalken, fartygssäkerhetslagen (2003:364) och lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.

Motionerna

Jan Lindholm (MP) anför i motion 2017/18:286 att ett förbud bör införas mot tunga oljor i Arktis. Sotpartiklar som landar på snö och is gör ytan mörkare och ökar absorptionen av solenergin, vilket ökar klimatförändringen. Tjockolja eller tungolja, som ofta används av fartyg på internationella vatten, innehåller stora mängder svavel och ger stora mängder svarta partiklar. Motionären menar att Sverige bör stödja ett initiativ från danska och norska redare och verka för ett totalförbud mot tunga oljor i rederiverksamhet. Regeringen bör enligt motionären lyfta frågan i Nordiska rådet, EU och inom IMO.

Emma Wallrup m.fl. (V) framhåller i kommittémotion 2017/18:1140 att utsläppen av kväveoxid från fartygstrafiken på Östersjön måste minska. IMO har klassat Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde, ett s.k. PSSA-område. Det finns således starka skäl att stärka miljökraven på fartyg som trafikerar området. I dag finns få bestämmelser som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Sjöfartens utsläpp av kväve har därför ökat dramatiskt jämfört med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. Motionärerna anser därför att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera Östersjön (yrkande 8).

Per Klarberg m.fl. (SD) uppmärksammar i kommittémotion 2017/18:1585 att kryssningsfartygen som trafikerar Östersjön inte omfattas av det nationella förbud att tömma latrintankar till havs som gäller för fritidsbåtar. I väntan på att den internationella överenskommelsen om förbud att släppa ut toalettavfall från passagerarfartyg träder i kraft, bör en stimulans i form av avskaffad farledsavgift införas för de kryssningsfartyg som lämnar sitt grå- och svartvatten i hamnarna. Motionärerna anser därför att farledsavgiften bör avskaffas för de kryssningsfartyg som tömmer sitt grå- och svartvatten i hamn i stället för till sjöss (yrkande 7).

Thomas Finnborg (M) anför i motion 2017/18:1720 att en översyn bör göras av möjligheterna att öka sjösäkerheten i Arktis. Sjöfarten i Arktis är visserligen mycket liten i förhållande till många andra marina områden. Olycksrisken och risken för stora oljeutsläpp från tankfartyg är också statistiskt mycket liten. Emellertid kan oljeutsläpp nära iskanten få mycket allvarliga konsekvenser. Det finns enligt motionären flera möjliga åtgärder för att minska risken, t.ex. reguljära rutter i särskilt utsatta områden, begränsad sjötrafik, reducerad hastighet, bättre sjökort och användning av lots. Det är

också svårt att bygga upp en god räddningskapacitet i området. Den s.k. Polarkoden för sjöfart i arktiska och antarktiska vatten som IMO antog 2015 är inte tillräcklig för att minska risken för olyckor och miljöskador i utsatta arktiska områden.

Hans Wallmark m.fl. (M) framhåller i motion 2017/18:1724 behovet av en lotsplikt i Öresund. I Öresund är det inte lotsplikt, men IMO rekommenderar användning av lots ombord på fartyg som är djupgående på 7 meter och lastade med olja. Rekommendationen inkluderar även alla fartyg med gaslast och kemisk last och radioaktivt material. I den danska delen av Öresund är det ett krav att fartyg som ska in i hamn i Danmark använder lots. Motionären anser att man bör överväga att lägga fram ett förslag i IMO om att göra gällande riktlinjer för användningen av lots i Öresund obligatoriska (yrkande 1). Vidare bör man enligt motionären överväga att införa motsvarande regler i Sverige för användningen av lots i Öresund som Danmark har (yrkande 2). Därutöver behöver registrerings- och övervakningssystemet för sjöfart i Öresund stärkas i syfte att hålla reda på alla fartyg som inte uppfyller IMO:s rekommendationer (yrkande 3). Motionären anser även att möjligheten bör undersökas att expandera och utveckla separata rutter för inkommande trafik från Kattegatt och utgående trafik från Östersjön för hela Öresundspassagen (yrkande 4).

Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2017/18:2607 på att Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde. Samtidigt utgör innanhavet en viktig transportled för bl.a. oljetransporter. Oljeutsläppen fortsätter att vålla problem i Östersjön och det är viktigt att skapa tydliga incitament för att undvika oljeutsläpp. Motionärerna yrkar därför att bötesbeloppen för utsläpp av olja i Östersjön höjs (yrkande 5). Vidare anför motionärerna att en bestämmelse bör införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett (yrkande 7). Motionärerna uppmärksammar även att främmande organismer, som följer med i fartygens barlastvatten från andra hav, innebär ett hot mot den biologiska mångfalden i Östersjön. Dessa främmande arter som släpps ut med barlastvatten kan föröka sig och tränga undan inhemska arter. Motionärerna anser därför att krav bör ställas på att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ska ha mottagningsanordningar för barlastvatten (yrkande 8).

Karin Svensson Smith (MP) anför i motion 2017/18:2749 att transportsektorns utmaningar måste lösas genom en kombination av många satsningar. Sjöfarten bör i detta sammanhang ses i en helhet, där den erbjuder oerhört energieffektiva godstransporter. Men det innebär inte att sjöfarten går utan ansvar i arbetet med att klara klimatomställningen. Det måste finnas ett tryck på att rederier går före med både flytande gas och elektrifiering, samtidigt bör de rederier som gör det också belönas. Motionären anser därför att differentierade farledsavgifter bör införas som premierar investeringar och drift som bidrar till minskad klimatpåverkan (yrkande 1).

Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) anför i kommittémotion 2017/18:3349 att vissa områden i världens hav är hemvist åt särskilt känsliga ekosystem, och att en del av dessa områden därför är skyddade, t.ex. som naturreservat,

nationalparker och Natura 2000-områden. Beroende på vilken skyddsform ett område har gäller olika föreskrifter. För att minska påfrestningen på marina skyddsområden bör sjöfart i särskilt känsliga områden undvikas. Motionärerna anser därför att regeringen bör verka för att fartygsrutter i sådana områden ändras i större utsträckning än vad som sker i dag (yrkande 8).

Nina Lundström m.fl. (L) anför i kommittémotion 2017/18:3462 att vi har kommit långt när det gäller utsläpp av avgaser och spillvatten från färjetrafiken på Östersjön, men att Sverige bör arbeta, tillsammans med övriga Östersjöländer, för att ytterligare förbättra kraven när det gäller emissioner från övriga sjöfarten. På längre sikt bör Sverige även arbeta inom EU för att eliminera användningen av tjockolja för all fartygstrafik som trafikerar Europeiska hamnar. Motionärerna pekar på miljöproblemen med att tjockolja innehåller stora mängder svavel som ger ifrån sig svarta partiklar som i sin tur drar till sig värme när de hamnar på is. Oljan används ofta av fartyg på internationella vatten och prisskillnaden mot alternativa bränslen gör användningen av tunga oljor ekonomiskt fördelaktig. Ekonomiska styrmedel måste enligt motionärerna därför utvecklas även för sjöfart. Det är även nödvändigt att överväga ett globalt förbud genom FN:s sjöfartsorgan IMO. Vidare anför motionärerna att vattenvägarna ibland kan hamna i konflikt med att känslig miljö bör skyddas. Det bör därför vara möjligt att ändra rutter för att undvika eller minska sjöfart i särskilt känsliga områden (yrkande 16 i denna del).

Utskottets ställningstagande

Fartygsrutter

Utskottet kan inledningsvis konstatera att sjöfarten har ett antal utmaningar på miljö- och klimatområdet. I likhet med vad regeringen uttalat i budgetpropositionen för 2017 anser utskottet att det arbete som bedrivs inom EU och IMO är avgörande för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har uppgett att intresset för att nyttja havsområdena ökar och väntas fortsätta att öka. Inom sjöfarten väntas mängden trafik öka samtidigt som fartygen blir större, något som enligt HaV ger utmaningar i riskhantering och i vissa passager. Ökningen av sjötransporterna kan öka riskerna för olyckor och oönskade utsläpp i havet. HaV menar att fartygen närmar sig, eller har nått, de storlekar som farlederna kan klara utan breddning och fördjupning. I det sammanhanget vill utskottet uppmärksamma Sjöfartsverkets arbete med en ny sjömätning.

Utskottet noterar att Havsmiljöinstitutet i sin rapport 2017:2 har lyft fram att fartygsrutterna spelar en stor roll för vilka skador som uppstår av fartygens utsläpp till vatten. Havsmiljöinstitutet anger som exempel sjöfartens operationella oljeutsläpp, som har visat sig orsaka mycket stor dödlighet bland hotade alfåglar vid utsjöbankarna i centrala Östersjön. Kustbevakningen upptäcker årligen något hundratal utsläpp i svenska vatten. Havsmiljöinstitutet pekar på att en del av lösningen på detta problem kan vara att leda om

fartygstrafik förbi känsliga och skyddade områden, vilket diskuteras i arbetet med havsplanen för Östersjön. Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har samtidigt framfört vikten av att planerna inte får hämma sjöfartens framkomlighet och sjösäkerhet.

Utskottet påminner om att det pågår ett internationellt arbete inom Helcom och FN:s internationella sjöfartsorganisation IMO kring trafiksepareringssystem och förbudsområden för sjöfart. System för dynamisk ruttoptimering och Sea Traffic Management (STM) är under utveckling inom sjöfarten. Konceptet STM syftar till att höja säkerheten, minska miljöpåverkan och öka effektiviteten till sjöss genom informationsdelning och nya smarta tjänster. STM kan på sikt såväl mildra risker för olyckor som minska sambandet mellan ökad fartygsstorlek och ökande ytanspråk. Tidiga tester visar enligt Sjöfartsverket att STM kan minska antalet grundstötningar och kollisioner med över 60 procent. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill också uppmärksamma att Sverige tillsammans med Danmark har lämnat ett förslag till IMO om att ändra fartygsrutterna i Kattegatt för att höja sjösäkerheten. Förslaget har godkänts av IMO och kommer att tas upp för antagande på IMO:s sjösäkerhetskommitté i maj 2018. Reglerna föreslås träda i kraft den 1 juli 2020.

Enligt EU:s ramdirektiv för havsplanering (2014/89/EU) ska medlemsstaterna senast 2021 ha upprättat s.k. havsplaner. Huvudsyftet med havsplanerna är att tydliggöra hur olika havsområden kan användas. Utskottet noterar att Sverige har införlivat EU:s ramdirektiv för havsplanering i svensk lagstiftning genom miljöbalken (1998:808) och havsplaneringsförordningen (2015:400). Bestämmelserna innebär att det ska finnas tre statliga havsplaner: en för Bottniska viken, en för Östersjön och en för Västerhavet. Planerna ska omfatta större delen av territorialhavet och svensk ekonomisk zon. I territorialhavet delar staten planeringsansvaret med kommunerna. I den ekonomiska zonen har enbart staten planeringsansvar. Enligt havsplaneringsförordningen ska HaV ta fram förslag till havsplaner. Utkast till havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet har nu tagits fram och ska beslutas av regeringen 2019. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att ekosystemansatsen är en utgångspunkt i både EU:s havsplaneringsdirektiv och den svenska havsplaneringsförordningen. Havsplanerna ska ge förutsättningar för effektiva transportvägar med låg bränsleförbrukning samt för att sjöfartens miljöeffekter ska minimeras, särskilt i ekologiskt känsliga områden. Havsplanerna kan vara ett viktigt stöd i det internationella arbetet med att styra fartygsrutterna till områden där känsliga naturvärden inte riskeras av trafiken. Havsplanerna kommer dock inte att vara direkt styrande för sjöfarten. FN:s havsrättskonvention sätter ramarna för handelssjöfartens rättigheter och skyldigheter.

Utskottet vill också framhålla att trafiken till sjöss övervakas och regleras i syfte att öka trafiksäkerheten och för att förhindra att miljön förorenas. Utskottet konstaterar att sjöinformationstjänster och system för trafikseparering spelar en viktig roll för att förhindra olyckor och utsläpp.

Lotsplikt i Öresund

Utskottet har behandlat frågan om lotsplikt i Öresund tidigare (bet. 2015/16:TU17). Utskottet konstaterade då att Öresundstraktaten från 1857 är central för frågan om passage genom sundet. Passagen genom Stora Bält och Öresund ska ske i enlighet med de traditionella reglerna om ”oskadlig genomfart”. Utskottet hade erfårit att om traktaten skulle omförhandlas riskerar det säkerhetspolitiska arrangemang som den står för att brytas. Utskottet såg däremot positivt på ett ökat samarbete i miljö- och sjöfartssäkerhetsfrågor och påminde i detta sammanhang om det omfattande internationella arbete runt miljö- och sjösäkerhetsfrågor som bedrivs i internationella forum, framför allt genom Helcom. Vidare betonade utskottet att det finns internationella rekommendationer om lots, t.ex. en IMO-resolution som fastslår att befälhavare rekommenderas använda lots vid gång i Öresund av bl.a. lastade oljetankrar med ett djupgående av minst 7 meter och av lastade kemikalie- eller gastankfartyg. Utskottet framhöll även att det också finns ett nordiskt samarbete för miljöräddning till sjöss via det s.k. Köpenhamnsavtalet och att bilaterala samarbeten pågår om särskilda insatser, t.ex. den gemensamma VTS-centralen för sjöfart mellan Sverige och Danmark. En sådan central ger bl.a. trafikinformation och service till sjötrafiken i hårt trafikerade eller miljö känsliga områden. Utskottet vidhåller sin inställning i denna fråga.

Miljödifferentierade farledsavgifter

Utskottet konstaterar att Sjöfartsverket tidigare gav reduktion på delar av farledsavgiften för de fartyg som hade låga utsläpp av kväveoxid. I den nya föreskriften, som trädde i kraft den 1 januari 2018, erbjuder Sjöfartsverket en avgiftsreduktion på den fartygsbaserade avgiften för fartyg som uppnår minst 75 verifierade poäng av maximalt 150 i det s.k. Clean Shipping Index (CSI).

I likhet med regeringen anser utskottet att det är viktigt att farledsavgifterna bidrar till en miljöstyrning (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22). Utskottet ser också positivt på att Sjöfartsverket mot bakgrund av Trafikanalys PM 2017:9 – Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter – avser att vidta ytterligare åtgärder för att farledsavgifternas miljöstyrande effekt ska stärkas och då särskilt när det gäller kväveoxidutsläppen. Det är t.ex. Sjöfartsverkets avsikt att från den 1 januari 2019 införa ett reviderat avgiftssystem som bl.a. ska stärka kväveoxidrabatten.

Även hamnavgifternas utformning är en del av sjöfartens incitamentsstruktur. I det sammanhanget kan också nämnas att både Stockholms och Göteborgs hamn har miljödifferentierade hamnavgifter. I Stockholms hamn får t.ex. fartyg rabatterad hamnavgift om de drivs med LNG eller reducerar sina utsläpp av kväveoxid. Utskottet noterar att regeringen avser att fortsätta att diskutera med hamnarna hur de på frivillig väg kan stärka hamnavgifternas miljöprofil och hur en sådan utveckling kan stöttas. Detta skulle på sikt leda till minskad miljöpåverkan från de fartyg som trafikerar

svenska hamnar. Utskottet ser positivt på att regeringen avser att återkomma till frågan om hur miljö- och klimatbelastningen från hamnverksamhet kan minska.

Utskottet välkomnar således Sjöfartsverkets arbete med att bättre använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Utskottet avser att fortsätta följa denna fråga, inte minst vilka konsekvenser som det nya avgiftssystemet ger för både sjöfartsnäringen och miljön.

Avloppsvatten och tömning av toalettavfall

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

Utskottet vill även uppmärksamma att hamnar inom EU sedan 2000 måste erbjuda avfallsmottagning. Europeiska kommissionen presenterade i januari 2018 ett förslag på ett nytt mottagningsdirektiv för att minska mängden avfall i havet samt effektivisera själva avlämningen och administrationen (COM(2018) 33). Förslaget förhandlas för närvarande i ministerrådet och Europaparlamentet. Flera av de större passagerarhamnarna runt Östersjön har på senare år byggt ut och förbättrat sin kapacitet att ta emot avfall. Det finns dock mindre och medelstora hamnar runt Östersjön som fortfarande har begränsad mottagningskapacitet. Stockholms hamn har möjlighet att ta emot toalettavfall samt dusch- och diskvatten. Vid samtliga sju kryssningslägen kan fartygen kostnadsfritt lämna avloppsvatten. Enligt uppgift lämnar åtta av tio kryssningsfartyg sitt avloppsvatten i Stockholms hamn. Kryssningsfartygen lämnar dock inte alltid i land, utan har ofta möjlighet att rena sitt avloppsvatten ombord. Denna rening är dock vanligtvis inte tillräcklig. I de nya reglerna för Östersjön som nämns ovan är de exakta nivåerna angivna för vad som anses vara fullgod rening. När det gäller färjetrafiken har den linjebundna färjetrafiken sedan 1980-talet lämnat sitt avloppsvatten i land. I dag lämnas 98 procent av alla passagerares avloppsvatten i land i Stockholms hamn.

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

Oljeutsläpp

Utskottet konstaterar att utsläpp av olja kan orsaka allvarliga skador på miljön. Oljeutsläpp medför skador som kan ha både kort- och långvarig påverkan på den marina miljön och dess djur- och växtliv. Olja i kustzonen orsakar ofta större miljöskador än ute i öppna havet. Oljeutsläppen får också sociala och ekonomiska konsekvenser för dem som drabbas.

När det gäller risken för oljeutsläpp i Östersjön noterar utskottet att det inom Östersjöområdet för närvarande transporteras nästan dubbelt så mycket olja som för tio år sedan och att ökningen förväntas fortsätta. Transporterna sker med allt större fartyg samtidigt som navigationsförhållandena på vissa platser är svåra för större fartyg och besvärliga isförhållanden kan råda vintertid. Enligt HaV har dock antalet konstaterade oljeutsläpp inom svenskt ansvarsområde minskat sedan 2004, men utöver de konstaterade utsläppen finns det troligen ett stort mörkertal.

Kustbevakningen svarar för oljebekämpningen till sjöss i svenska vatten. Kustbevakningen har specialutrustade miljöskyddsfartyg och med hjälp av flygplan och satellitbilder kan oljeutsläpp upptäckas i ett tidigt skede. Med hjälp av driftprognosprogrammet Sea Track Web är det enligt Kustbevakningen möjligt att förutsäga var och när ett utsläpp når land och därmed sätta in resurserna där de behövs bäst.

När det gäller oljeolyckor i polarområdena vill utskottet framhålla att Transportstyrelsen har gett ut en ny föreskrift för fartyg som trafikerar dessa områden, TSFS 2018:6. Detta har skett för att införliva den s.k. Polarkoden i svensk rätt. Föreskriften trädde i kraft den 1 mars 2018. Polarkoden innehåller krav på fartyg som trafikerar polarområden för att öka säkerheten för fartygens verksamhet och minska påverkan på människan och miljön i de känsliga områdena runt polerna. Koderna trädde i kraft internationellt den 1 januari 2017 och har gjorts bindande genom konventionerna Solas och Marpol.

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

Barlastkonventionen

Barlastvattenkonventionen syftar till att förebygga, begränsa och eliminera spridning av bl.a. skadliga vattenlevande organismer genom kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment. Utskottet konstaterar att fartyg, för att uppfylla regelverket i Barlastkonventionen, i de allra flesta fall

måste installera reningsutrustning ombord. Hamnar i Sverige har ingen skyldighet att tillhandahålla mottagningsanläggningar. Enligt Transportstyrelsen är dock behovet av mottagningsanläggningar i hamn inte så stort eftersom fartygen för det mesta behöver släppa ut barlastvattnet till havs, och därför bör reningen i dessa fall ske ombord.

Utsläpp till luft

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

Utskottet välkomnar därför att medlemmarna inom IMO i april 2018 enades om en överenskommelse som innebär att de årliga utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten ska kulminera så snart som möjligt och därefter minska med åtminstone 50 procent till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och att man bör sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt.

Utskottet påminner också om att det sedan 2015 råder särskilda regler för utsläpp av svaveloxid i Östersjön. För att minska fartygens utsläpp till luft får sedan den 1 januari 2015 inte fartyg som opererar inom SECA-områden (Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen samt kustområdena runt USA och Kanada) ha mer än max 0,10 viktprocent svavel i bränslet. För att uppfylla kraven kan man byta till lågsvavliga marina bränslen, använda alternativa bränslen som LNG eller installera skrubbers som renar avgaserna. Utskottet vill här även påminna om riksdagens tillkännagivande till regeringen om att den bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet (bet. 2015/16:TU17, rskr. 2015/16:296). I skrivelse 2017/18:75 har regeringen anfört att ärendet bereds vidare. Regeringen påtalar också att nationellt har få överträdelser mot de nya svavelreglerna noterats inom ramen för Transportstyrelsens tillsyn. Inom Regeringskansliet bereds ett förslag till ett mer effektivt sanktionssystem för överträdelser av svavelreglerna, och ett förslag kommer enligt regeringen att remitteras. Utskottet emotser detta med intresse.

Utskottet anser att sjöfartens utsläpp av kväveoxider måste minska. Utskottet välkomnar därför beslutet av IMO:s miljöskyddskommitté om ett NECA-område i Östersjön och Nordsjön som ska träda i kraft 2021. Ett sådant beslut innebär att skärpta regler för sjöfartens kväveutsläpp kommer att gälla i området för fartyg som byggs fr.o.m. 2021.

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att utreda kostnader och andra möjliga konsekvenser av att ett NECA-område inrättas. Trafikanalys redovisade sitt uppdrag i mars 2017. För att gå från nu gällande gränsvärden till de nya krävs enligt Trafikanalys att fartygens maskiner klarar en utsläppsminskning med ca 80 procent. Baserat på tillgänglig teknik uppskattar Trafikanalys investeringskostnaden för anpassning till NECA till ca 5 procent av den totala kostnaden för ett nytt fartyg. Den årliga merkostnaden uppskattas till ca 3 till 5 procent av den totala årskostnaden per fartyg. Trafikanalys konstaterar att merkostnaden således är begränsad men inte obetydlig. Många andra faktorer bedöms dock påverka fraktpiserna mer, främst priset på fartygsbränsle. Trafikanalys bedömer att effekterna på konkurrensen mellan transportslagen eller transportflödena till följd av NECA blir små eller försumbara.

Beträffande motionsyrkandet om förbud mot tunga oljor i Arktis vill utskottet peka på att regeringen i januari 2016 presenterade en ny inriktning för den svenska miljöpolitiken för Arktis. Där beskrivs tre områden som kommer att vara prioriterade framöver: ett stärkt klimatarbete, ett bättre skydd av biologisk mångfald och ekosystem samt ett hållbart resursutnyttjande. Dessutom kan nämnas att Sverige är medlem i Arktiska rådet och driver på för ett mer aktivt klimatarbete inom rådet. Sverige deltar också i arbetet med begränsning av sot i Arktis.

Utskottet kan avslutningsvis konstatera att internationella beslut är avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten. Utskottet förutsätter, liksom i tidigare betänkanden, att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor för att inom ramen för det internationella samarbetet förbättra såväl havs- som landmiljöer. Utskottet vill vidare betona att Sverige anses vara ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet och som tar ansvar för miljön. Det är därför viktigt att även i fortsättningen ha en hög ambitionsnivå. Detta är till godo inte endast för miljön utan kan även utgöra ett varumärke för den svenska sjöfarten och dess konkurrenskraft. Utskottet vill liksom förra året framföra att det är viktigt att regeringen ser till att ett effektivt sanktionssystem för efterlevnaden av svaveldirektivet införs skyndsamt. Utskottet välkomnar därför det arbete som pågår i Regeringskansliet när det gäller dessa frågor.

Sammanfattande ställningstagande

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inget skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandena och avstyrker därmed motionerna 2017/18:286 (MP), 2017/18:1140 (V) yrkande 8, 2017/18:1585 (SD) yrkande 7, 2017/18:1720 (M), 2017/18:1724 (M) yrkandena 1–4, 2017/18:2607 (KD) yrkande 5, 7 och 8, 2017/18:2749 (MP) yrkande 1, 2017/18:3349 (M) yrkande 8 och 2017/18:3462 (L) yrkande 16 i denna del.

Nyktethetskontroller för personal inom sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om nyktethetskontroller genom tekniska lösningar för personal inom sjöfarten. Utskottet hänvisar till det tillkännagivande som riksdagen redan beslutat om tidigare under riksdagsåret.

Bakgrund

Sedan den första juni 2010 gäller enligt 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) att den som framför ett fartyg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Regeln gäller alla fartyg som kan framföras i minst 15 knop eller har ett skrov som är minst tio meter. Både den som framför fartyget och personer ombord, med uppgifter som har stor betydelse för fartygets säkra framförande, omfattas av reglerna. Den som har 1 promille alkohol i blodet eller mer döms i normalfallet för grovt sjöfylleri (prop. 2009/10:76, bet. 2009/10:CU14, rskr. 2009/10:238). Kustbevakningen och Polisen får göra slumpmässiga nyktethetskontroller till sjöss för att kontrollera nyktetheten i svenska vatten.

Motionen

I motion 2017/18:634 delyrkande 2 konstaterar Penilla Gunther (KD) att Kustbevakningen och Polisen sedan 2010 kan göra slumpmässiga nyktethetskontroller till sjöss, men inte innan sjökaptén och annan personal gått ombord. Det bör enligt motionären ändras och jämföras med den lagstiftning som finns för flygpersonal, där nyktethetskontroller kan ske innan personalen går ombord. Det finns i dag exempel på tekniska lösningar, bl.a. s.k. speedgates med nyktethetskontroll. Säkerheten skulle öka om personal inom sjöfarten passerade speedgates innan ombordstigningen på fartyg. Motionären anser därför att rutinmässiga nyktethetskontroller bör införas genom tekniska lösningar för personal inom sjöfarten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet hänvisar till att civilutskottet, som bereder frågor om reglerna i sjölagen om sjöfylleri, i betänkande 2017/18:CU2 föreslog ett tillkännagivande till regeringen om en utvärdering av det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri som infördes 2010. Riksdagen följde civilutskottets förslag (rskr. 2017/18:34) och frågan är för närvarande under beredning i Regeringskansliet.

Utskottet finner därför inget skäl att bereda frågan närmare och avstyrker motion 2017/18:634 (KD) delyrkande 2.

Båtcharter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om villkoren för båtcharterverksamhet med hänvisning till de ändringar som skett i Transportstyrelsens föreskrifter och pågående arbete.

Bakgrund

Alla skepp måste vara registrerade i fartygsregistret enligt Sjölagen (1994:1009). Samtliga båtar vars största längd är minst 15 meter ska registreras, oavsett vad båten används till. Utöver detta tillkommer båtar med en största längd från 5 meter som används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, bogsering eller bärgning, fiske eller annan fångst eller uthyrning till allmänheten. Det är alltså i detta fall båtens användningsområde som bestämmer om den ska registreras eller inte. Det spelar ingen roll vem som hyr en båt utan det är båtens användning för yrkesmässig trafik som styr registreringen.

En liknande distinktion görs i övriga regelverk då mindre fartyg och båtar som används yrkesmässigt enligt definitionen ovan ingår i den kommersiella sjöfarten. Om ett fartyg används för yrkesmässig verksamhet kan det exempelvis omfattas av regler gällande skrov och stabilitet, livräddningsutrustning, navigationsutrustning, brandskydd, bemanning och behörigheter. Dock har de flesta regelverken olika storleksbegränsningar som bestämmer om fartygen omfattas av krav eller inte. Vanligtvis är det volymmåttet bruttodräktighet (brutto) som avgör kravnivån, men även längdmått används.

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

Motionen

I motion 2017/18:196 yrkar Ola Johansson (C) på att det ska skapas rimliga villkor för föreningsdriven passagerartrafik och båtcharterverksamhet i Sverige. Motionären anser att det med nuvarande regelverk i praktiken är

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

Utskottets ställningstagande

Transportstyrelsen har arbetat med ett egeninitierat projekt där hela regelverket för svenska fartyg som används i yrkesmässig trafik och som i huvudsak omfattas av nationella regler setts över. Det kan exempelvis vara allt från mindre utflyktsbåtar, fiskebåtar och taxibåtar till skärgårdstrafik och bilfärjor. Målsättningen var att ta fram ett modernt funktionsbaserat regelverk och ett effektivt tillsynssystem för att skapa goda förutsättningar för en långsiktig och hållbar verksamhet. Det bör enligt Transportstyrelsen särskilt underlätta för det mindre tonnaget med ett gemensamt regelverk i stället för ett flertal regelverk, som kunde vara fallet tidigare. Föreskrifterna trädde i kraft den 1 juni 2017. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill vidare peka på att regeringen i regleringsbrevet för 2016 gav Transportstyrelsen i uppdrag att se över bemannings- och behörighetsregler för den nationella sjöfarten. Mot bakgrund av det pågående arbetet med en översyn av föreskrifterna för den nationella sjöfarten, projektet nationella föreskrifter (PNF), skulle Transportstyrelsen genomföra motsvarande översyn av bemannings- och behörighetsregler och reglernas tillämpning för de aktuella fartygen. Inom ramen för arbetet skulle myndigheten, så långt möjligt, beakta behovet av en tidsmässig synkronisering vid införandet av de nya nationella föreskrifterna och eventuella ändringar i fråga om bemanning och behörigheter. Transportstyrelsen skulle inom ramen för arbetet lämna förslag på nödvändiga författningsändringar. När det gäller regler för förenkling av behörigheter trädde nya regler i kraft den 1 jan 2018 genom ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter. Den del av uppdraget som avsåg funktionsbaserad bemanning har redovisats till regeringen och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

När det gäller kraven för charterverksamhet för mindre fartyg har utskottet tidigare framhållit vikten av att behålla den höga sjösäkerhet som råder i Sverige (bet. 2015/16:TU17). Utskottet har även lyft fram den skillnad som råder mellan att privatpersoner på egen risk använder fritidsbåtar och att betalande kunder köper en tjänst i form av charterverksamhet. Dessa betalande kunder bör ges rätt till samma höga säkerhetsstandard som råder i andra sammanhang. Utskottet var emellertid positivt till all regelförenkling som kan ske utan att sänka miljö- och säkerhetsmässiga ambitioner. Utskottet vidhåller denna uppfattning.

Mot bakgrund av de ändringar som skett i Transportstyrelsens föreskrifter och det arbete som pågår avstyrker utskottet motion 2017/18:196 (C).

Flytväst i fritidsbåt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om krav på flytväst i fritidsbåt. Utskottet anser att ett införande av eventuella krav på flytväst måste föregås av en noggrann analys av åtgärdens lämplighet och pekar på vikten av informationsinsatser för att öka medvetenheten om att i större utsträckning använda flytväst.

Bakgrund

Varje år färdas minst 1,5 miljoner personer i fritidsbåtar runt om i Sverige. Sverige är enligt Sjöfartsverket ett av världens mest fritidsbåttäta länder med ca 13 vuxna personer per fritidsbåt. Tre av fyra båtägare upplever att båtlivet påverkar deras hälsa ganska eller mycket positivt. Det finns drygt 1 000 båtklubbar med 250 000 medlemmar.

Målet för säkerhet inom sjötransportområdet är preciserat i form av etappmålet att antalet omkomna fortlöpande ska minska och antalet allvarligt skadade ska halveras mellan 2007 och 2020 (se prop. 2008/09:93). Enligt Transportstyrelsen har antalet omkomna i samband med fritidsbåtliv halverats de senaste 20 åren. Antalet omkomna har minskat från 40 personer 2011 till 28 personer 2016. År 2007 var antalet omkomna per 100 000 båtar 4,9 personer. Sett över senaste femårsperioden är nivån ungefär 3,8 omkomna per 100 000 båtar.

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

Under åren 2013–2015 omkom 87 personer i fritidsbåtsrelaterade olyckor och en majoritet av dessa var alkoholpåverkade. Av dem bar 52 personer inte flytväst och omkom genom drunkning. Av de 28 omkomna 2016 hade minst fyra personer flytväst på sig. Transportstyrelsen och Svenska Livräddningssällskapet har genom analyser av dödsolyckor gjort en skattning som visar att sex av tio som omkom i fritidsbåtsolyckor och inte hade flytväst skulle ha kunnat överleva om de hade använt flytväst.

Motionen

I motion 2017/18:249 uppmärksammar Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) att det är reglerat i lag att alla som åker i bil ska ha bilbälte men att någon lagstiftning om att man måste bära flytväst till sjöss inte finns. Motionärerna menar att krav bör ställas på att det finns tillräckligt

med flytvästar ombord för att det ska räcka till alla passagerare ombord. Dessutom borde man kräva att barn under 15 år ska bära flytväst när de är ombord på en fritidsbåt. Ett krav på att flytvästar alltid ska finnas ombord ökar såväl medvetenheten om flytvästens betydelse som säkerhetsmarginalerna för alla som befinner sig på sjön. Motionärerna anser därför att regeringen bör se över möjligheterna att ta fram en lagstiftning med dessa krav för att öka säkerheten på sjön.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att den dåvarande regeringen 2011 gav Transportstyrelsen i uppdrag att, tillsammans med berörda myndigheter och organisationer, ta fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade skulle kunna minska i enlighet med regeringens mål för säkerhet inom fritidsbåtstrafiken. Strategin Säkrare båtliv 2020 redovisades i februari 2012. I strategin konstateras att antalet dödsolyckor inom fritidsbåtslivet har minskat kraftigt sedan 1970-talet men att den nedåtgående trenden har planat ut under det senaste decenniet. Enligt Transportstyrelsen är det inte utrett vilka faktorer som har spelat störst roll när det gäller den nedåtgående trenden.

Transportstyrelsen arbetar för att minska olyckorna med fritidsbåt. I arbetet med sjösäkerhet för båtlivet ingår Transportstyrelsen i Sjösäkerhetsrådet, ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer som har anknytning till det svenska fritidsbåtslivet och som arbetar tillsammans för att skapa ett säkrare båtliv. Rådet arbetar utifrån strategin om ett säkrare båtliv 2020 och för att nå målen i strategin har medlemmarna i rådet enats om att åstadkomma en enad och samlad satsning på ökad säkerhet.

Utskottet noterar att flytväst är det enskilt viktigaste för säkerheten ombord enligt Transportstyrelsen. Användning av flytväst till sjöss är lika naturligt och viktigt som att använda säkerhetsbälte i bilen, och det är viktigt att samtliga ombord har någon form av flytväst. Enligt Transportstyrelsen ökar flytvästen i många lägen chanserna till överlevnad väsentligt. Transportstyrelsen uppger att myndighetens statistik och analys inom området talar starkt för att flera av dem som omkommer hade haft stora möjligheter att överleva om de hade använt flytväst. Transportstyrelsen uppger dock att det inte pågår något regelutvecklingsarbete när det gäller flytväst användning. Det finns emellertid tankar i Sjösäkerhetsrådet om att utvärdera vad ett sådant förslag skulle innebära, inbegripet att i ett förarbete undersöka effekterna av sådana regler i andra länder. Transportstyrelsen konstaterar att det i exempelvis Norge finns regler om att flytväst ska vara tillgänglig i vissa båtar.

Utskottet har i tidigare betänkanden anfört att ett införande av eventuella krav på flytväst måste föregås av en noggrann analys av den föreslagna åtgärdens lämplighet och att det är viktigt att grundligt utreda vilka behov av åtgärder som finns och vilka strategier som är lämpligast för att förbättra sjösäkerheten, utan att man skapar onödiga och kostsamma regleringar som innebär hinder inom fritidsbåtslivet (bet. 2014/15:TU11, 2016/17:TU18).

Utskottet kvarstår vid denna uppfattning och vill liksom tidigare inte utesluta att krav på flytväst skulle kunna öka sjösäkerheten. Utskottet vill dock betona att ett införande av krav på flytväst utan att ha säkerställt att detta skulle leda till att olyckor kan undvikas eller lindras innebär att man inför en betungande börda för fritidsbåtlivet utan att med säkerhet generera positiva effekter i form av ökad säkerhet. Exempelvis skulle ett krav på att inneha flytväst i fritidsbåtar inte nödvändigtvis innebära att de som riskerar att omkomma i drunkningsolyckor kommer att använda flytväst. Utskottet noterar att det finns tankar inom Sjösäkerhetsrådet om att utvärdera vad ett förslag om flytväst skulle kunna innebära. Utskottet vill liksom tidigare också peka på att det är mycket angeläget med informationsinsatser för att öka medvetenheten bland personer i fritidsbåt om riskerna och för att förmå dem att i större utsträckning använda flytväst.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motion 2017/18:249 (M).

Reservationer

1. Svensk sjöfarts konkurrenskraft, punkt 3 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 35 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 21 och
bifaller delvis motion

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling och konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra goda förutsättningar för import och export, men också utifrån miljösynpunkt och sjösäkerhet. Genom en stark svenskflaggad handelsflotta kan Sverige även påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. Vi vill framhålla att människors entreprenörskap och företagande är avgörande för jobb och utveckling i hela landet. I det sammanhanget kan vi konstatera att statlig tillsyn och godkännande, t.ex. genom Transportstyrelsen, ibland är en förutsättning för att företag ska kunna starta och verka. När taxor för statlig tillsyn och godkännande utformas är det viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren. Vi vill framhålla att många i branschen upplever att myndighetskontakter är komplicerade. Den administrativa bördan för aktörer verksamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen. Vi anser därför att det bör införas en s.k. one-stop shop för myndighetskontakter, där det ska räcka med en enda kontakt in i myndighetsvärlden, för att i så hög utsträckning som möjligt minska den byråkratiska bördan som drabbar branschen. Detta bör vara en del i ett större paket där regeringen även ser över möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna för de företag och fartyg som återigen vill flagga svenskt, i syfte att stärka svensk sjöfartsnäring.

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

2. Närmare om sjöfartsstödet, punkt 4 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 42.

Ställningstagande

Vi anser att det är ett stort problem att rederier inte på förhand kan få besked om de är berättigade till sjöfartsstöd. Detta leder till att de många gånger avstår från att registrera fartyg i Sverige. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. De senaste tio åren har sjöfartsstödet legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Enligt myndigheten Trafikanalys skulle rederier inte kunna bedriva den verksamhet de gör i dag utan sjöfartsstödet, utan de skulle troligen flagga ut de fartyg som nu finns i det svenska fartygsregistret. Regeringen bör därför snarast utreda om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige.

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

3. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 5 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 37 i denna del,
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 41 och
2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 20,
bifaller delvis motionerna
2017/18:777 av Lars Eriksson m.fl. (S) och
2017/18:1071 av Helena Bonnier (M) samt
avslår motionerna
2017/18:42 av Penilla Gunther (KD),
2017/18:735 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3,
2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 5 och 7,
2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2 och
2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. En ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det skapas kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. En starkt konkurrenskraft bidrar även till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt.

En omlastning av gods från exempelvis väg till sjöss är även bra från klimatsynpunkt. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten en viktig del för att uppnå våra miljömål. Bränsleanvändningen för t.ex. pråmfartyg är bara en tredjedel av dieselförbrukningen för en lastbil. Bättre villkor för svensk sjöfart spelar således en viktig roll för att nå mer hållbara transporter. Vi vill därför framhålla att arbetet med att främja våra vattenvägar måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter.

Sammanfattningsvis anser vi att regeringen bör prioritera arbetet med att stärka inlandssjöfarten och bör motverka svenska särregler som fördyrar eller försvårar användandet av de inre vattenvägarna.

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

4. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 5 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2 och

avslår motionerna

2017/18:42 av Penilla Gunther (KD),

2017/18:735 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3,

2017/18:777 av Lars Eriksson m.fl. (S),

2017/18:1071 av Helena Bonnier (M),

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 5 och 7,

2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 37 i denna del,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 41 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 20.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att Trafikverket i samband med att det befintliga transportsystemet utformades uttalade att den s.k. fyrstegsprincipen om god resurshushållning skulle följas. Syftet var att begränsa stora ingrepp och den miljöbelastning det innebär att bygga nya vägar och järnvägar. Principen innebär att infrastrukturutmaningar i ett första steg ska lösas genom att påverka transportbehovet och i ett andra steg pröva åtgärder som på ett effektivare sätt utnyttjar befintlig infrastruktur. Först i det tredje och fjärde steget rekommenderas att bygga om respektive bygga helt nytt. Principen är alltså en trappa där lösningarna blir dyrare och mer komplicerade ju högre upp i trappan man kommer. Vi anser att denna ordning inte används i tillräcklig utsträckning. Det tydligaste beviset på detta är att sjöfartens möjligheter inte tas till vara. Sjöfart är ett miljöeffektivt transportslag, är säkert och har stor kapacitet att avlasta andra transportslag. Dessutom är sjöfart förknippat med låga tröskeleffekter – kostnaderna för kapacitetsökning är mycket låga. För att kunna uppnå en bra och snabb övergång till ett ökat utnyttjande av sjöfarten krävs att alla trafikslag konkurrerar på samma villkor.

Vi kan konstatera att även om sjöfarten inte är lika underhållskrävande som övriga transportslag behövs medel för att öka befintliga hamnars, slussars och kanalers kapacitet. I regeringens maritima strategi anges att det ur miljösynpunkt är angeläget att åtgärder vidtas som innebär att respektive trafikslag betalar sina externa samhällskostnader. Detta gör sjöfarten, men däremot inte övriga trafikslag. Enligt strategin är det även av stor vikt att stärka sjöfartens konkurrenskraft i syfte att bidra till ett mer utvecklat transportsystem och ytterst för att svensk industri ska kunna vidmakthålla och utveckla sin konkurrenskraft. Sjöfartsverket är ett affärsverk, vilket innebär att verket primärt finansieras via avgifter från handelssjöfarten. Att Sjöfartsverket är ett affärsverk och inte anslagsfinansierat som Trafikverket, innebär att om färre fartyg trafikerar svenska vatten blir avgiften högre. Vi anser därför att Sjöfartsverket bör få samma anslagsfinansiering som Trafikverket, kombinerad med de brukaravgifter som i dag finns för Trafikverket. Detta skulle bidra till att transportslagen skulle kunna konkurrera på lika villkor.

Mot denna bakgrund anser vi att regeringen bör tillsätta en utredning som behandlar konkurrensneutraliteten mellan transportslagen och tar fram de faktiska kostnaderna för samhället för respektive transportslag.

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

5. Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 5 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 5 och 7,

bifaller delvis motionerna

2017/18:42 av Penilla Gunther (KD) och

2017/18:735 av Cecilia Widegren (M) yrkande 3 och avslår motionerna

2017/18:777 av Lars Eriksson m.fl. (S),

2017/18:1071 av Helena Bonnier (M),

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2,

2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 37 i denna del,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 41 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 20.

Ställningstagande

Vår inlands- och kustsjöfart har under mycket lång tid haft en viktig funktion för vårt transportsystem och för vår industri. Sverige har EU:s längsta kuststräcka, och hamnarna har stor spridning över hela landet. Hälften av Sveriges befolkning bor inom en mil från landets kustlinje. Inrikes sjöfart är dock enligt Sjöfartsverket kraftigt underutnyttjad i förhållande till tillgänglig kapacitet i farleder, slussar och hamnar. Inrikes transporteras godset huvudsakligen med lastbilar medan sjöfarten dominerar i utrikes trafik. Jag kan konstatera att den godsmängd som transporteras på de inre vattenvägarna (Mälaren och Vänerne med Göta älv) i dag är mycket marginell. I Sjöfartsverkets rapport *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige (2016)* konstateras att det under nuvarande marknadsförutsättningar saknas incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg. Transportköparen ser inte behovet och redaren ser inte

affärsmöjligheterna. Myndigheten konstaterar bl.a. att tröskeln är hög för nya aktörer och att utbudet av kostnadseffektiva och värdeskapande sjöfartsupplägg är begränsat, framför allt för inrikes transporter. Regeringen har tillsammans med Vänsterpartiet i budgetförslaget för 2018 föreslagit medel för att ytterligare stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart genom att ett tillfälligt ekobonussystem införs. Vi i Vänsterpartiet anser att det utöver detta stöd behöver införas permanenta styrmedel för att stimulera nya transportupplägg för gods för inlands- och kustsjöfart. Det är därför angeläget att regeringen låter utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten.

I Sjöfartsverkets rapport Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige föreslås en strategi som tydliggör statens ambitioner att realisera och använda sjöfartens potential inom godstransporter. Jag delar myndighetens bedömning att en sådan behövs för att tydliggöra statens ambitionsnivå. Jag anser därför att regeringen bör utarbeta ett förslag till en sådan nationell strategi. Strategin bör omfatta både inlands-, kust- och närsjöfartens roll i transportsystemet och hamnarnas och kombiterminalernas funktion i godstransportkedjan. En handlingsplan med mål och tidslinjer bör tas fram för att konkretisera strategin.

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

6. Inlandssjöfartens infrastruktur, punkt 6 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:12 av Robert Stenkvist (SD),

bifaller delvis motionerna

2017/18:210 av Lars Tysklind och Said Abdu (båda L) yrkandena 1 och 2,

2017/18:760 av Jörgen Hellman m.fl. (S),

2017/18:2160 av Carina Ohlsson m.fl. (S),

2017/18:2440 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del,

2017/18:3673 av Camilla Waltersson Grönvall (M) och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 37 i denna del och avslår motion

2017/18:735 av Cecilia Widegren (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att enligt Trafikverkets bedömning måste slussarna vid Trollhättan, byggda 1916, bytas ut om slussverksamheten ska kunna fortsätta efter 2030. Vi vill framhålla att en avveckling av slussverksamheten skulle få stora negativa konsekvenser för både näringsliv och turism. Arbetstillfällen skulle försvinna och tillväxten skulle hämmas om inte slussarna byts ut inom rimlig tid. Dessutom skulle negativa miljömässiga effekter uppstå om trafiken flyttas från Göta älv till landtransporter. Staten måste därför gå in med tillräckliga medel för att säkerställa att nya slussar byggs och att den vattenburna trafiken säkerställs även i framtiden. Vi anser således att statliga medel bör anslås för nya slussar i Göta älv vid Trollhättan.

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

7. Inlandssjöfartens infrastruktur, punkt 6 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:210 av Lars Tysklind och Said Abdu (båda L) yrkandena 1 och 2 samt
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del,
bifaller delvis motionerna

2017/18:12 av Robert Stenkvist (SD),

2017/18:760 av Jörgen Hellman m.fl. (S),

2017/18:2160 av Carina Ohlsson m.fl. (S),

2017/18:2440 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C),

2017/18:3673 av Camilla Waltersson Grönvall (M) och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 37 i denna del och
avslår motion

2017/18:735 av Cecilia Widegren (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis understryka att utsläppen av växthusgaser måste minskas radikalt för att vi ska kunna uppnå klimatmålen, och då inte minst inom transportsektorn. För att nå det ambitiösa målet för trafiksektorn krävs naturligtvis effektiva ekonomiska styrmedel men även andra åtgärder. Ser man det ur energisynpunkt är bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten, därnäst kommer järnväg, sedan lastbilstrafik och sist flyg. Sverige har med sina drygt 50 hamnar stora möjligheter att ytterligare utveckla och öka

sjöfarten både inrikes och i Sveriges närområde. Detta bör dessutom kunna genomföras relativt snabbt. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det frigörs kapacitet så att den samlade godsvolymen får möjlighet att öka på ett miljömässigt hållbart sätt.

Mycket av sjöfartens infrastruktur finns redan på plats, men prioritering av ytterligare investeringar i våra inre vattenvägar måste göras. Det gäller inte minst en ny slussled i Trollhätte kanal, som är grundförutsättningen för en fungerande Vänersjöfart. Det är absolut nödvändigt att planering, projektering och byggande genomförs i en sådan takt att den nya slussleden står färdig 2030, då de nuvarande slussarnas tekniska livslängd beräknas vara definitivt slut. Det är mot denna bakgrund både glädjande och oroväckande att ta del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystem 2018–2029. Naturligtvis är det glädjande att man föreslår att arbetet med att ersätta slussarna i Trollhätte kanal påbörjas under planperioden men direkt oroväckande att hela projektet inte ryms inom planperioden. Förslaget innebär att slutligt genomförande och finansiering ligger efter 2029. Risker är då uppenbara att de nuvarande slussarna måste tas ur bruk innan den nya slussleden är färdig, med avbrott i Vänersjöfarten som följd. Jag vill framhålla att finansieringen av Vänersjöfarten och den nya slussleden i Trollhätte kanal bör prioriteras i den nationella planperioden för transportsystem 2018–2029. Det är av största vikt att våra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren värnas och rustas upp.

Det är sammanfattningsvis enligt min mening angeläget att säkra att Vänersjöfarten inte drabbas av avbrott på grund av att den nya slussleden i Trollhätte kanal inte färdigställs förrän de nuvarande slussarnas tekniska livslängd är slut. Det är vidare av största vikt att prioritera finansieringen av Vänersjöfarten och den nya slussleden i Trollhätte kanal i den nationella planperioden för transportsystem 2018–2029.

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

8. Inlandssjöfartens infrastruktur, punkt 6 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 37 i denna del,

bifaller delvis motionerna

2017/18:12 av Robert Stenkvist (SD),

2017/18:210 av Lars Tysklind och Said Abdu (båda L) yrkandena 1 och 2,

2017/18:760 av Jörgen Hellman m.fl. (S),
 2017/18:2160 av Carina Ohlsson m.fl. (S),
 2017/18:2440 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C),
 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del och
 2017/18:3673 av Camilla Waltersson Grönvall (M) samt
 avslår motion
 2017/18:735 av Cecilia Widegren (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att nya slussar måste byggas i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet för att Vänersjöfarten ska kunna fungera. De nuvarande slussarna är utdömda till 2030. Likaså kommer satsningar att behövas i andra farleder och slussar som Södertälje och Luleå med flera orter. Samverkan behöver dock ske mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för att se till den sammanlagda infrastrukturen för transporter och för att få en mer effektiv användning av transportsystemet. Några av våra EU-klassade vattenvägar för inlandstrafik är bl.a. Göta Älv, Vänern och Mälaren. Jag anser således att inlandssjöfarten för godstransporter bör stimuleras och stärkas.

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

9. Farleds- och lotsningsavgifter, punkt 7 (M, C, L)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M),
 Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del,
 bifaller delvis motionerna

2017/18:1081 av Helena Bonnier (M) och

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 6 och
 avslår motionerna

2017/18:735 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 2 och 4,

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1, 3 och 4 samt

2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 2 och 4.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att bättre villkor för svensk sjöfart spelar en viktig roll för att utveckla mer hållbara transporter och att detta även bidrar till att den svenska sjöfarten kan fortsätta att utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Vi kan i det sammanhanget konstatera att Sjöfartsverket t.ex. finansierar vinterunderhållet av transportleder genom att farledsavgifter tas ut. Det är angeläget att en översyn sker av hur finansieringen av farledsunderhåll ska se ut för att inte belasta sjöfarten negativt ur konkurrenssynpunkt.

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

10. Farleds- och lotsningsavgifter, punkt 7 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1, 3, 4 och 6,
bifaller delvis motionerna

2017/18:1081 av Helena Bonnier (M) och
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del och
avslår motionerna

2017/18:735 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 2 och 4 samt
2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 2 och 4.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att sjöfarten är en viktig näring med stora möjligheter att frakta gods. Det handlas stora mängder varor i dag och internethandeln slår rekord efter rekord. Detta medför ökade transporter av gods. Transporterna ökar mest på väg med tunga lastbilar, men även tågtransporterna ökar. Vägnätet är hårt ansträngt under vissa tider på dygnet och järnvägen med dess bristande underhåll har svårt att ta mer gods i dagsläget. Vi vill understryka att sjöfarten har en helt annan möjlighet att frakta gods men att den i dag är kraftigt underutnyttjad.

Sedan den 16 december 2014 är det möjligt att i Sverige bygga och utrusta fartyg för s.k. inlandssjöfart. I ett första skede kommer inlandssjöfart att vara möjlig på Göta älv, från Göteborg upp till Väneren samt Mälaren ut till Södertälje sluss; även viss kustsjöfart kan räknas som inlandssjöfart. Fartyg som byggs och utrustas för inlandssjöfart tillåts bara trafikera vattenområden som har definierats som inre vattenvägar. I dessa vatten är det dock även

tillåtet att fortsätta använda de fartyg som uppfyller övriga aktuella regler för vattenområdet. För att få igång trafik på de inre vattenvägarna, och därmed avlasta vägarna och kanske även järnvägarna, måste man underlätta för sjöfarten. Vi menar att staten måste stödja sjöfarten och ge den så goda förutsättningar som möjligt; genom lägre kostnader ges sjöfarten incitament att satsa på att bygga upp trafik på vattenvägarna. Det bör därför göras en översyn av möjligheten att lotsbefria inlandssjöfarten och en översyn av möjligheterna till lättnader i farledsavgifterna på inre vattenvägar.

Vi vill framhålla att kustsjöfart mellan svenska hamnar i ökad utsträckning skulle kunna komplettera och avlasta landtransporterna. I en framtid kan en kustsjöfartslösning också vara en del av en inlandssjöfartstransport. För att främja kustsjöfarten och få mer godstransporter på vatten måste man se över farledsavgifterna för kustsjöfart. Det är t.ex. inte rimligt att fartyg får betala farledsavgift varje gång de ska in till en hamn och hämta gods. Detta medför att fartygen väljer att inte gå in i hamnar där det finns mindre mängd gods på grund av kostnaderna. En lättnad i farledsavgifterna eller kanske slopade farledsavgifter skulle även ge fler jobb i hamnarna eftersom fartygen då skulle kunna göra fler stopp och hämta gods.

Vi anser sammanfattningsvis att sjöfarten bör främjas. Regeringen bör därför utreda möjligheten att lotsbefria inlandssjöfarten. Vi anser även att regeringen snarast bör utreda lättnader i farledsavgifterna på inre vattenvägar och lättnader i eller borttagande av farledsavgifterna för kustsjöfart. Regeringen bör även utreda lättnader i eller borttagande av farledsavgifterna för isbrytning.

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

11. Infrastruktur vid hamnar, punkt 8 (M, L)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M),
Nina Lundström (L) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 43 och

avslår motion

2017/18:800 av Mattias Ottosson m.fl. (S).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att sjöfarten har en stor betydelse för det svenska transportsystemet. Både järnvägsnät och vägnät runt om i vårt land lider av kapacitetsbrist på sina håll. En ökning av andelen transporter till sjöss skulle innebära att vi på ett effektivt sätt optimerar användningen av vårt transportsystem. Det är därför viktigt att transporterna till och från hamnarna är effektiv. Om sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig behövs således en god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver utan svårighet kunna lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska nyttjas till fullo. Den s.k. fyrstegsprincipen om god resurshushållning ska dessutom även gälla sjöfartens infrastruktur, och undantag och avsteg från principen ska tydligt motiveras och redovisas.

Det är vidare angeläget att värna och utveckla våra stora hamnar, genom att exempelvis säkerställa tillräckliga djup i de större hamnarna. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, transporteras sjövägen, vilket innebär ca 180 miljoner ton transporterat gods. Vid sidan av dessa godstransporter transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. Det är därför av största vikt att regeringen säkerställer att infrastrukturen till och från våra hamnar fungerar väl.

12. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 7 och avslår motionerna

2017/18:286 av Jan Lindholm (MP),

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 8,

2017/18:1720 av Thomas Finnborg (M),

2017/18:1724 av Hans Wallmark m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2017/18:2607 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkandena 5, 7 och 8,

2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 1,

2017/18:3349 av Jonas Jacobsson Gjörtlér m.fl. (M) yrkande 8 och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Sveriges omgivande hav är påverkade av övergödning och att problemen är särskilt stora i Östersjön. En bidragande orsak till detta

är tömning av avlopp från fartyg. Övergödningen leder bl.a. till kraftiga algbloomingar. Från och med den 1 april 2015 är det förbjudet för fritidsbåtar att tömma latrintanken rätt ut i sjön. I stället ska tömningen ske vid en tömningsstation i land så att avfallet kan tas om hand i ett reningsverk. För den som bryter mot förbudet väntar böter eller i värsta fall fängelse i upp till två år. Kryssningsfartygen som trafikerar Östersjön får för närvarande tömma sitt avlopp till havs. Enligt en internationell överenskommelse på området träder ett förbud i kraft först från 2019. Vi anser att man i väntan på detta förbud bör införa en stimulans i form av avskaffad farledsavgift för de kryssningsfartyg som lämnar sitt grå- och svartvatten i hamnarna i stället för att dumpa det i Östersjön.

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

13. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 8 och avslår motionerna

2017/18:286 av Jan Lindholm (MP),

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 7,

2017/18:1720 av Thomas Finnborg (M),

2017/18:1724 av Hans Wallmark m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2017/18:2607 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkandena 5, 7 och 8,

2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 1,

2017/18:3349 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 8 och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del.

Ställningstagande

För Östersjön som redan är kraftigt övergödd är höga kväveutsläpp ytterligare en belastning för havet som ekosystem. Kväveoxiderna bidrar också till en försämring av havets buffrande förmåga, vilket gör havet ännu känsligare för försurning. Försurning av haven är redan ett stort problem på grund av de allt högre halterna av koldioxid i atmosfären, som leder till att kolsyra bildas och att haven blir surare.

Mot den bakgrunden vill jag uppmärksamma att Östersjön är klassat som ett särskilt känsligt havsområde. Jag anser att det finns starka skäl att stärka

miljökraven på fartyg som trafikerar området. Det finns anledning att inom de internationella konventionerna på sjöfartens område utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden (Particularly Sensitive Sea Area). I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. Sjöfarten är i dag betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara. Det finns t.ex. inget krav på katalysator för att minska kväveutsläppen.

EU har beräknat att de stora fartygen är på väg att bli den största utsläppskällan i EU av kväveoxider, som orsakar övergödning och hälsoproblem. Den 1 januari 2015 skärptes kraven på svavelhalten i marina bränslen i Östersjön och Nordsjön (SECA), men dagens åtgärder för att minska kväveutsläppen är otillräckliga. Östersjöländerna lämnade 2016 in ett gemensamt förslag om hårdare miljökrav för nybyggda fartyg till IMO. Jag vill framhålla att det är angeläget att ansträngningarna för högre miljökrav påskyndas med tydliga krav eftersom det kan ta 30 år innan hela fartygsflottan är utbytt och kan följa de nya reglerna. Det finns väl beprövad katalysorteknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg.

Jag anser därför att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra att sjöfart utan kväverening trafikerar Östersjön.

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

14. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del,
bifaller delvis motionerna

2017/18:286 av Jan Lindholm (MP) och

2017/18:3349 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 8 och
avslår motionerna

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 8,

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 7,

2017/18:1720 av Thomas Finnborg (M),

2017/18:1724 av Hans Wallmark m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2017/18:2607 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkandena 5, 7 och 8 samt

2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma att Östersjön är känslig ur miljösynpunkt. Vi har kommit långt när det gäller utsläpp av avgaser och spillvatten från färjetrafiken på Östersjön. Jag anser dock att Sverige, i samarbete med övriga Östersjöländer, bör arbeta för ytterligare krav när det gäller utsläpp från övriga sjöfarten. På längre sikt bör Sverige arbeta genom EU för att eliminera användningen av tjockolja för all fartygstrafik som trafikerar Europeiska hamnar. Tjockolja innehåller stora mängder svavel som ger ifrån sig svarta partiklar. De svarta partiklarna drar till sig värme när de hamnar på is. Sverige har länge drivit frågan om åtgärder för att minska utsläppen av sot i Arktiska rådet. Tjockoljan används ofta av fartyg på internationella vatten och prisskillnaden mot alternativa bränslen gör användningen av tunga oljor ekonomiskt fördelaktig. Jag menar därför att ekonomiska styrmedel måste utvecklas även för sjöfart. Det är dessutom nödvändigt att överväga ett globalt förbud genom FN:s sjöfartsorgan IMO.

Vattenvägarna kan ibland hamna i konflikt med att känslig miljö behöver skyddas. Det kan handla om att havsmiljön i sig ska värnas eller gälla frågor som stranderosion m.m. Jag anser därför att det bör vara möjligt att ändra rutter för att undvika eller minska sjöfart i särskilt känsliga områden.

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

15. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:2607 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkandena 5, 7 och 8 samt avslår motionerna

2017/18:286 av Jan Lindholm (MP),

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 8,

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 7,

2017/18:1720 av Thomas Finnborg (M),

2017/18:1724 av Hans Wallmark m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 1,

2017/18:3349 av Jonas Jacobsson Gjörtlér m.fl. (M) yrkande 8 och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 16 i denna del.

Ställningstagande

Jag vill peka på att Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde samtidigt som innanhavet utgör en viktig transportled för bl.a. oljetransporter. Oljeutsläppen fortsätter att vålla problem i Östersjön och det är mycket angeläget att skapa tydliga incitament för att undvika oljeutsläpp. Därför anser jag att bötesbeloppen för utsläpp av olja i Östersjön bör höjas. Vidare bör en bestämmelse införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA, så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett.

Främmande organismer, som följer med i fartygens barlastvatten från andra hav, innebär ett hot mot den biologiska mångfalden i Östersjön. Dessa främmande arter kan föröka sig okontrollerat och tränga undan inhemska arter. Jag anser att det därför bör införas ett krav på att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ska ha mottagningsanordningar för barlastvatten, så att detta inte släpps ut i havet.

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

Särskilt yttrande

Främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart, punkt 5 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Om mitt förslag till ställningstagande i frågan om främjande av inlandssjöfart och kustsjöfart (reservation 5) avvisas i den förberedande voteringen i kammaren avser jag att i huvudomröstningen stödja det alternativ som förordas av företrädarna för Socialdemokraterna och Miljöpartiet.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2017/18:166 Reviderade regler för fartyg i inlandssjöfart:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

2017/18:12 av Robert Stenkvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anslå statliga medel för nya slussar i Göta älv vid Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:42 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till styrmedel och prismodeller för ökad sjöfart inom Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:196 av Ola Johansson (C):

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

2017/18:210 av Lars Tysklind och Said Abdu (båda L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra att Vänersjöfarten inte drabbas av avbrott på grund av att nya slussleden i Trollhätte kanal inte färdigställs förrän nuvarande slussars tekniska livslängd är slut, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera finansieringen av Vänersjöfarten och nya slussleden i Trollhätte kanal i den nationella planperioden för transportsystem 2018–2029 och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:249 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar
Johnsson (båda M):*

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

2017/18:286 av Jan Lindholm (MP):

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

2017/18:634 av Penilla Gunther (KD):

Del 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rutinmässiga nykterhetskontroller bör införas genom tekniska lösningar för personal inom sjöfart och flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfart.

2017/18:735 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjötransporter på Väneren i form av byggnation av för låga broar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrenskraften för insjöfarten vad gäller avgifter, skatter och pålagor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för konkurrenskraften för sjöfarten i förhållande till andra transportslag och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att låta trafikavgifter spegla samhällsnytta och hållbara och klimatsmarta transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:760 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att utveckla sjöfarten i Göta älv och Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:777 av Lars Eriksson m.fl. (S):

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

2017/18:800 av Mattias Ottosson m.fl. (S):

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

2017/18:1071 av Helena Bonnier (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att vidta konkreta åtgärder för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1081 av Helena Bonnier (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning i syfte att se över farledsavgifterna och se över möjligheten att lyfta ut delar av avgiften som i stället möjligen kan anslagsfinansieras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda vilka styrmedel som behövs för att minska trösklarna för nya transportupplägg för inlands- och kustsjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell strategi och handlingsplan för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade (particularly sensitive sea area) områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera Östersjön och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att lotsbefria inlandssjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda konkurrensneutraliteten mellan transportslagen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda farledslättnader för inlandssjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda lättnader i eller borttagande av farledsavgifterna för kustsjöfart och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda lättnader i eller borttagande av farledsavgifterna för isbrytning och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa farledsavgiften för de kryssningsfartyg som tömmer sitt svart- och gråvatten i hamn i stället för till sjöss, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:1720 av Thomas Finnborg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att öka sjösäkerheten i Arktis och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1724 av Hans Wallmark m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att lägga fram ett förslag i Internationella sjöfartsorganisationen IMO om att göra gällande riktlinjer för användningen av lots i Öresund obligatoriska, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa motsvarande regler för användningen av lots i Öresund som Danmark och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka registrerings- och övervakningssystemet för sjöfart i Öresund i syfte att hålla reda på alla fartyg som inte uppfyller IMO:s rekommendationer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att expandera och utveckla separata rutter för inkommande trafik från Kattegatt och utgående trafik från Östersjön för hela Öresundspassagen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:2160 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen ta hänsyn till möjligheterna för en utveckling av Vänersjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2440 av Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C):

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

2017/18:2607 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja bötesbeloppen för oljeutsläpp i Östersjön och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en bestämmelse bör införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet bör ha mottagningsanordningar för barlastvatten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2749 av Karin Svensson Smith (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om differentierade farledsavgifter som premierar investeringar och drift som bidrar till minskad klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att oljetankrar och kryssningsfartyg bör få en högre farledsavgift där merintäkterna används för att ge rabatt till mindre rederier och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska tillämpa ett regelverk för kust- och insjöfart som utnyttjar dess potential till att minska oljeberoende och trängsel i storstadsregionernas vägnät och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta en obligatorisk lotsplikt med en säkerhetsmotiverad lotsanvändning och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3349 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

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

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L):

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

2017/18:3673 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att skyndsamt besluta om en ny slussled där hänsyn till skredrisken tas och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C):

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

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD):

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en garanti att sjöfartsföretag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, en s.k. en dörr in, och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bättre utnyttja våra vattenvägar för transport av gods för att avlasta vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges i syfte att öka antalet registrerade fartyg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att infrastrukturen till och från hamnarna fungerar väl och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet för att stärka inlandssjöfarten samt att motverka svenska särregler för inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen
(1983:929)

Härigenom föreskrivs att 2 § mönstringslagen (1983:929) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 §¹

Lagen gäller inte i fråga om fartyg med mindre bruttodräktighet än 20 och fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för *annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal och telegrafister*.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för

1. *annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal och telegrafister, och*

2. *isnavigatörer*.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som *skall* gälla för sådan personal som undantas.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som *ska* gälla för sådan personal som undantas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning eller för inhyrda utländska fartyg meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om ytterligare undantag från lagens tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2007:94.

2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 1 kap. 5 §, 3 kap. 1, 1 a, 1 b och 7 §§, 5 kap. 7 § och 7 kap. 11 och 11 a §§ och rubriken närmast före 3 kap. 1 a § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 5 kap. 21 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

5 §²

Med erkänd organisation avses i denna lag en organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg.

Med erkänt klassificeringssällskap avses i denna lag ett sällskap som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlands-sjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/22/EU av den 13 maj 2013 om anpassning av vissa direktiv när det gäller transportpolitik med anledning av Republiken Kroatiens anslutning.

Med erkänt klassificeringssällskap avses i denna lag ett sällskap som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG, i den ursprungliga lydelsen.

3 kap.

1 §³

Ett svenskt fartyg som har ett skrov med en största längd av minst 15 meter eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om den största längden hos skrovet överstiger 24 meter.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG.

² Senaste lydelse 2013:986.

³ Senaste lydelse 2017:306.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

Fartyg och flytande utrustning som har ett *gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a §* behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Fartyg och flytande utrustning som har *något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket* behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

***Gemenskapscertifikat
för inlandssjöfart***

för

***Unionscertifikat
för inlandssjöfart***

för

1 a §⁴

Följande fartyg ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart enligt direktiv 2006/87/EG eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen:

1. passagerarfartyg,
2. bogserfartyg och skjutbogserare som är avsedda att bogsera, sidosbogsera eller skjuta på antingen sådana fartyg som avses i 3 eller flytande utrustning, och

3. andra fartyg som har en längd av minst 20 meter, eller för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 m³.

Flytande utrustning ska också ha något av de certifikat som anges i första stycket vid trafik på inre vattenvägar.

Havsgående fartyg som har giltiga certifikat för havsgående trafik behöver trots första stycket inte ha något av de certifikat som där anges när de tillfälligt trafikerar inre vattenvägar.

Följande fartyg ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett *unionscertifikat* för inlandssjöfart eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen:

Certifikatet ska medföras ombord i original.

1 b §⁵

Fartyg eller flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha något

Svenska fartyg eller svensk flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha

⁴ Senaste lydelse 2013:986.

⁵ Senaste lydelse 2013:986.

gemenskapscertifikat enligt 1 a §. *något sådant certifikat som anges i 1 a § första stycket.*

7 §⁶

Ett fartyg som ska ha fribordsmärken enligt 5 § ska också ha ett fribordscertifikat. Fartyg som har ett *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fribordscertifikat.

Ett fartyg som ska ha fribordsmärken enligt 5 § ska också ha ett fribordscertifikat. Fartyg som har *något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket* behöver inte ha något fribordscertifikat.

5 kap.

7 §⁷

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § ska besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har skadats på ett sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning ska göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats. För fartyg som har ett *gemenskapscertifikat* för inlandssjöfart ska en besiktning, i stället för inom den tid som anges i andra meningen, göras innan fartyget gör någon ny resa.

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § ska besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har skadats på ett sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning ska göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats. För fartyg som har ett *unionscertifikat* för inlandssjöfart ska en besiktning, i stället för inom den tid som anges i andra meningen, göras innan fartyget gör någon ny resa.

21 a §

Om ett unionscertifikat för inlandssjöfart har ersatts av ett nytt ska fartygets ägare eller redare på uppmaning av tillsynsmyndigheten återlämna det ersatta certifikatet till myndigheten.

⁶ Senaste lydelse 2013:986.

⁷ Senaste lydelse 2013:986.

7 kap.11 §⁸

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än *gemenskapscertifikat* för inlands-sjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än *unionscertifikat* för inlandssjöfart och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.

Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, i lydelsen enligt kommissionens genomförandedirektiv 2014/111/EU.

11 a §⁹

Transportstyrelsen får överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya *gemenskaps-certifikat* för inlandssjöfart. Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige får Transportstyrelsen i stället överlåta uppgifterna åt en erkänd organisation.

Transportstyrelsen får överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya *unions-certifikat* för inlandssjöfart. Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige, får Transportstyrelsen i stället överlåta uppgifterna åt en erkänd organisation.

-
1. Denna lag träder i kraft den 7 oktober 2018.
 2. Certifikat som har utfärdats med stöd av äldre bestämmelser gäller till och med de datum som följer av de bestämmelserna eller av beslutet om utfärdande.

⁸ Senaste lydelse 2017:306.

⁹ Senaste lydelse 2013:986.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

Härigenom föreskrivs att 21 a § lagen (2004:487) om sjöfartsskydd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

21 a §¹

Transportstyrelsen får erkänna en organisation som uppfyller de krav som anges i bestämmelsen i punkt 4.5 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004 som en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.

Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller de ytterligare krav som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av 21 b § att

1. granska och godkänna skyddsplaner för fartyg enligt bestämmelsen i punkt 9.2 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004, och

2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.3 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004. 2. utöva tillsyn enligt bestämmelserna i punkt 19.1–19.4 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.

Ett beslut om överlåtelse får förenas med ytterligare villkor för utförande av uppgifterna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2013:294.