

Motion till riksdagen 2012/13:T222

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Vänernsjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

- ? Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal bör införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.
- ? Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om slussarna och broarna vid Vänern, Göta Älv och Trollhätte kanal.
- ? Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omställningen till förnybara drivmedel också ska omfatta sjöfarten.
- ? Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en tonnageskatt.¹

¹ Yrkande 4 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

Motivering

I Sverige kör vi idag bara 7 procent av våra inrikes godstransporter på vatten, att jämföra med övriga Europa där ofta en fem gånger så stor andel av godset fraktas på vattenvägarna. Genom att flytta över transportererna från väg till vatten minskar vi koldioxidutsläppen och gör vägarna mer trafiksäkra. En så kallad pråmpendel per dygn med flis från Värmland till den planerade biogasfabriken i Göteborg skulle till exempel årligen ersätta 7 200 lastbilar på E6/E45.

Västsverige är i hög grad präglad av sjöfart. I Västra Götalandsregionen och kring hela Vänern finns farleder och hamnar som både i nutid och historiskt har varit nyckeln till handel, fiskenäringen och kommunikation mellan människor. Tiderna förändras, men vattenvägarna består som en given resurs för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter.

Det gäller att vi tar till vara på denna resurs. Utvecklingen har allt för länge gått åt fel håll när det gäller att köra gods på Vänern. Idag fraktas två miljoner ton gods på Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal. För bara ett decennium sedan fraktades 2,8 miljoner ton årligen. Utredningar visar att potentialen ligger på tre gånger dagens volym.

Det är oroväckande att det fortfarande finns de som tycker att slussarna i Trollhättan har spelat ut sin roll och att inlandssjöfarten hör till historien. Det är också oroväckande att det fortfarande satsas mycket mer på landsvägen än sjövägen ner till Göteborg. En satsning på sjöfart är viktigt för klimatsmarta och energieffektiva transporter.

EU:s regelverk om inre vattenvägar

Att satsa mer på sjöfarten handlar också om att ändra regelverket, att göra det lättare och mer lönsamt att köra saker på Vänerns vatten.

Representanter från rederier, hamnar och industrier runt Vänern är positiva till mer transporter till sjöss – under förutsättning att en omklassning kan ske till EU:s regelsystem för inre vattenvägar, IWS, och det blir möjligt att lasta godset på pråmar istället för båtar anpassade för havet.

Idag gäller samma regler för fartygsstorlek, säkerhetsbestämmelser, bemanningskrav med mera för den svenska inlandssjöfarten som för havsbaserad sjöfart. Det är märkligt, det säger sig självt att en pråm inte har på Nord-sjön att göra. Men på Vänern passar den.

Utredningsbetänkandet ”Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:14)” presenterades i februari 2011, har varit ute på remiss och har fastnat på Näringsdepartementet. Det är viktigt att detta arbete prioriteras och resulterar i att ovannämnda vattendrag införlivas i EU:s regelverk snarast möjligt. Det är även något som framhålls i Trafikverkets kapacitetsutredning som presenterades i april 2012.

När frågan om IWS behandlades i trafikutskottet våren 2012 (i betänkandet 2011/12:TU19 Sjöfart) ville majoriteten skynda långsamt, bland annat med motiveringen att förhållandena på Vänern skiljer sig från kanalerna. Men

vi tycker det är hög tid att komma till skott. Det kan inte vara så svårt att komma överens om hur stor besättning ett fartyg måste ha på Vänern, vilka säkerhetsbestämmelser som ska gälla. Vänern är inte en kanal, men det är inte heller ett hav.

Upprustning av slussarna och nya broar

Idag är slussarna i Trollhättan ett av orosmomenten för framtida sjöfart i Göta älv. Enligt en pågående stråkstudie som Trafikverket utför bedöms slussarna kunna vara i bruk fram till år 2030 under förutsättning att de löpande renoveras. Därefter måste de sannolikt ersättas med nya slussar, vilket innebär att de bör börja byggas runt 2025.

Ett annat orosmoment är diskussionen om den nya Göta älvbron i Göteborg. Det är viktigt att man hittar en bra lösning för framtidens brohöjder och broöppningar som både tillåter en framtida ökning av sjöfarten och fungerar för kollektiv- och cykeltrafiken i Göteborg.

Förnybara drivmedel även på Vänern

Vänern är inte bara en sjö med fantastiska möjligheter att frakta gods på. Vänern är också en av världens största sötvattentäcker och många människor får sitt dagliga vatten från sjön.

Därför är det viktigt, både för vattenkvaliteten, djur- och växtlivet och klimatet, att snabbt byta ut den miljöfarliga bunkeroljan som fartygen idag tankas med till förnybara drivmedel. Omställningen till förnybara drivmedel måste också omfatta sjöfarten, och regeringen måste satsa mer på forskningen och utvecklingen av detta.

Inför tonnageskatt

Syftet med tonnageskatten är att stödja EU:s medlemsländers sjöfartsnäringar och förmå rederierna att registrera fartygen under nationell flagg. En svensk tonnageskatt skulle stärka konkurrenskraften för den svenska sjöfarten. I stort sett samtliga sjöfartsländer inom EU har redan tonnageskatt och idag ser vi en utflaggning av svenska fartyg, bland annat till våra grannländer Finland och Danmark som har förmånliga tonnageskatteregler.

Tonnageskatten är rättvis eftersom den baseras på fartygens intjäningsförmåga. Det finns sedan länge en majoritet i riksdagen för att införa en tonnageskatt. Det är ett beslut som regeringen ännu inte har verkställt trots upprepade påminnelser. Det oroar oss att regeringen fortsätter att förhålla införandet av en tonnageskatt. Riksdagen bör därför uppmana regeringen att påskynda verkställigheten och lagstifta om tonnageskatten.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 26 september 2012

Stina Bergström (MP)

Lise Nordin (MP)

Peter Rådberg (MP)