

Motion till riksdagen 2010/11:T410

av Lars Gustafsson (KD)

Sjöfarten i Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om internationella register.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fördela kostnaderna för hamnarna mer rättvist mellan transportslagen och låta landtransporterna ta hälften av kostnaderna för omlastning mellan sjö och land.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att garantera konkurrensneutralitet genom att direkt föra över de internationella reglerna för besättningens behörighet i den svenska lagtexten.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att genomföra överenskommelsen om att fartyg ska kunna lämna sin spillolja, s.k. sludge och avfall utan extra kostnad i alla Östersjöns hamnar, dvs. att det ska ingå i hamnavgiften.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ska ha mottagningsanordningar för barlastvatten.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att förnya slussarna i Göta älv och Södertälje kanal, för att stärka sjöfarten på Vänern och Mälaren.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att arbetet med s.k. sjömotorvägar bör ges högsta prioritet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljökraven på fartygens bränsle ska anpassas så att de uppfyller sitt miljösyfte och inte leder till ökade transporter med lastbil i stället för fartyg.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statliga medel långsiktigt bör avsättas för att täcka en del av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur.

Fel! Okänt namn på

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljökraven på sjöfarten bör anpassas så att de uppfyller sitt miljösyfte och inte leder till ökade transporter med mer miljöskadliga transportslag.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram ett handlingsprogram för att förbättra villkoren för kustsjöfarten och inlandssjöfarten.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inkludera de svenska sjöarna och farbara vattendragen i EU:s definition av inre vattenvägar.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att finna en ny finansieringsform för isbrytarverksamheten.

En svensk handelsflotta behövs

Sjöfartsnäringen är av central betydelse för vår handel. Den är en relativt miljövänlig transportform med en potential att ytterligare minska sin miljöpåverkan. Genom en stark svenskflaggad handelsflotta kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten. Svensk sjöfartstradition är förknippad med hög sjösäkerhet. Det är viktigt att Sverige fortsätter att vara pådrivande för bättre sjösäkerhet inom berörda internationella organ. Sjöfartsnäringen är en internationell verksamhet, och därför är det viktigt med gemensamma internationella regler. Att arbeta efter särskilda regler som bara gäller för Sverige vållar problem för rederinäringen.

Alliansregeringen har sett till att Sverige idag har ett sammanhållet system för långsiktig uppföljning av miljöeffekterna av oljeutsläpp till havs och i kustområdena. Vidare har regeringen tagit initiativ till skattelättnader för landansluten el, förbättrat förutsättningarna för rekrytering till sjöfarten samt effektiviserat besiktningen av svenskflaggade fartyg. Regeringen har beslutat om att genomföra EU:s strategi för inre vattenvägar samt att utreda möjligheterna att införa ett svenskt internationellt fartygsregister.

Internationella register

Det är av största vikt att Sverige behåller sin handelsflotta och att den är kvar med svensk flagg. Eftersom vi under de senaste åren har sett att många redier flaggar ut till andra europeiska länder och där företrädesvis till våra grannländer för att de har ett internationellt register eller tonnageskatt gör detta att svenska handelsflottan arbetar inte på lika villkor i en för övrigt konkurrensutsatt marknad. Det vore bra för Sverige om ett internationellt register infördes, men då bör man titta över om nettomodellen skall upphöra för just handelsflottan.

Möjligheten att lämna avfall i hamn

Många hamnar tar ut en särskild avgift när större mängder avfall lämnas. Detta ökar risken för illegala utsläpp till havs. För att komma till rätta med utsläpp borde avgiftsfria återvinningsanläggningar installeras i samtliga hamnar. Göteborgs Hamn är ett mycket lyckat exempel på detta. Fartygen skall kunna lämna spillolja gratis i alla Östersjöns hamnar. En överenskommelse om detta finns inom Helcom, men efterlevs inte. Vi måste agera kraftfullt för att regeln skall efterlevas. Regeringen bör verka kraftfullt för att genomföra överenskommelsen om att fartyg ska kunna lämna sin spillolja, s.k. sludge och avfall utan extra kostnad i alla Östersjöns hamnar, dvs. att det ska ingå i hamnavgiften.

Regeringen bör också verka för att alla hamnar i Östersjön och Västerhavet ska ha mottagningsanordningar för barlastvatten.

Förnya slussarna i Göta älv och Södertälje kanal

Det är väsentligt att infrastrukturella förutsättningar finns för att utveckla Vänersjöfarten. Standarden på Trollhätte kanal utgör en sådan förutsättning. Staten bör garantera fortsatt drift av kanalen och tillse att nödvändiga underhållsarbeten kommer till stånd. Klimatsäkringen av Vänern måste ske i samförstånd med sjöfartens behov. Den vattenreglering som krävs för att minska översvämningsriskerna måste ske på ett sådant sätt att sjöfarten kan bedrivas. Kravet på ökad tappningskapacitet kan enligt Hamnstrategiutredningen (SOU 2007:58) innebära att slussarna bör förnyas och förstoras samtidigt som förstärkning av Göta älvs stränder görs för att minska rasrisken.

För utvecklingen av handelssjöfarten på Mälaren är Södertälje kanal och slussen där det allt annat överskuggande problemet. Slussen byggdes 1924 med måtten 135 x 19 meter, vilket var kraftigt överdimensionerat för den tidens fartyg. Idag är dock slussen för liten och måste uppgraderas till den verklighet som råder. Marknaden kräver bl.a. utifrån kostnadsskäl större fartyg, dvs. både bredare och längre, och den nuvarande slussen medger inte detta och är alltså en betydande flaskhals i transportsystemet. Utredningar har visat att det är fullt tekniskt möjligt att bygga ut slussen och kanalen i Södertälje samt att det dessutom finns en positiv samhällsnytta med projektet, enligt Sikas modell för beräkning av statliga investeringar vad gäller samhällsnytta. Behovet av en investering i en ny sluss och kanal i Södertälje sammanfaller även med de förslag som presenterats av Klimat- och Sårbarhetsutredningen.

Fel! Okänt namn

Sjömotorvägar

Sjömotorvägar är farleder som är särskilt utpekade inom ramen för EU:s strategi för transeuropeiska transportnätverk (TEN-T). Arbetet med sjömotorvägar ges högsta prioritet. Konceptet med sjömotorvägar innefattar infrastruktur i och omkring hamnar, anläggningar, teknik och tjänster. Genom sjömotorvägarna ska sjötransporterna effektiviseras med hjälp av utveckling av infrastruktur i form av exempelvis isbrytning, trafikinformationssystem, hamninfrastruktur och anslutningar till hamnar från både land- och sjösidan.

Sjöfartens miljökrav

Miljökraven på sjöfarten bör anpassas så att de uppfyller sitt miljösyfte och inte leder till ökade transporter med lastbil i stället för fartyg. Det är därför viktigt att miljökraven på sjö- respektive landtransport synkroniseras. Exempelvis bör kraven på svavelhalten i fartygsbränsle som används i Östersjön inte bli så stränga att transporterna övergår till mer skadliga transportslag. Det är viktigt att regeringen bevakar denna aspekt inom IMO, EU och Östersjö-samarbetet.

Finansiering av farleder

Det av Sjöfartsverket administrerade farledssystemet kan inte helt ut finansieras med avgifter. Ersättning utgår idag i form av anslagsmedel till "viss kanaltrafik m.m.". Av riksintresse är, förutom kanaler och andra farleder, också säkerheten och tillgängligheten i Göteborgs Hamn.

För att utveckla den svenska sjöfarten behövs en förbättrad sjöinfrastruktur. Statliga medel bör långsiktigt avsättas för att täcka en del av kostnaderna för investeringar i sjöfartens infrastruktur. Inom EU har man förstått sjöfartens viktiga framtida roll. På sikt kommer pålagorna på landsvägstransporter att öka samtidigt som satsningar görs på kust- och insjösjöfarten. Vi anser att Sverige bör vara mer offensivt för att se till att vi får en rimlig del av EU:s satsningar på kust- och insjösjöfarten.

Idag får sjöfarten bära en orimligt stor kostnadsbörda i förhållande till andra trafikslag. Statens avkastningskrav på Sjöfartsverket bidrar till detta. Vi föreslår därför att investeringar i farleder skall finansieras via anslag över skattsedeln. Sjöfarten behöver återfå den konkurrenskraft som krävs för att kunna erbjuda svenska företag kostnadseffektiva transporter samt bidra till att minska miljöbelastningen och minska olycksriskerna. Avgifterna för hamnarna behöver fördelas mer rättvist mellan transportslagen. Idag får sjöfarten stå för hela kostnaden. Man missar då att hamnarna inte enbart är inrättningar för sjöfarten; de är noder för omlastning mellan sjötrafik och andra trafikslag. Vi

föreslår därför att landtransporterna skall ta halva kostnaden för omlastning mellan sjö och land.

Inre vattenvägar

Den svenska kustsjöfarten och inlandssjöfarten behöver ges bättre villkor. Det är väsentligt att infrastrukturella förutsättningar finns för att utveckla kust- och insjöfarten. Regeringen bör snarast ta fram ett handlingsprogram för att förbättra villkoren för kustsjöfarten och inlandssjöfarten. Det behövs en helhetssyn på infrastrukturpolitiken, där inrikes sjöfart blir en naturlig del. Inte minst miljöskäl talar för detta. Inom EU satsar man nu stort på att höja kvaliteten på inlandssjöfarten. Regeringen bör därför snarast se över statusen på våra inre vattenvägar.

Den tunga trafiken är ett uppenbart problem på Europavägarna 20 och 45 ner mot Göteborg. I övriga Europa kan det vara ännu värre på de större vägarna, men där har man tagit itu med problemen och gynnar godstransporter på de inre vattenvägarna, det vill säga floder och kanaler. Detta har resulterat i ett rejält uppsving för vattenburna transporter och en avlastning av det överbelastade vägnätet. Inom EU finns ett särskilt program för dessa inre vattenvägar, kallat Naiades. Fördelen med inre vattenvägar är inte bara att den tunga trafiken på vägarna minskar utan att man också får färre trafikolyckor, mindre buller i tätbebyggda områden och, inte minst, betydligt mindre utsläpp av koldioxid. I Sverige bedrivs inlandssjöfart på de stora sjöarna. Denna trafik klassas dock inte som inre vattenvägar, vilket betyder att Sverige inte får del av de satsningar som EU gör för att bland annat bygga bort flaskhalsar och stärka marknaden.

Vi anser att frågan om inre vattenvägar bör komma upp på agendan för att på allvar undersöka om inlandssjöfarten skulle kunna dra nytta av EU-projekten och möjliggöra att godstransporterna i Sverige blir mer kostnadsneutrala. Om en lastbil är utlandsregistrerad, betalar åkaren inte någon vägtrafikskatt i Sverige. Om lastbilen dessutom är utrustad med dubbla dieseltankar, betalar han inte ens någon drivmedelsskatt. Den redare som tar upp sitt fartyg i Vänern eller Mälaren får dock betala både farledsavgift och lotsavgift. Vi anser även att det är hög tid att åstadkomma den konkurrensneutralitet mellan transportslagen som varit en grundtanke i flera transportpolitiska beslut men som aldrig uppnåtts. Idag prissätts sjöfartens infrastruktur i hamn och farled över marginalkostnaden medan motsatsen gäller för järnväg och lastbil. Detta innebär effektivitetsförluster. Vägar överutnyttjas och sjöfart underutnyttjas, vilket även ur miljösynpunkt är klart negativt. Om vi kan flytta över en del av de långväga transporterna från lastbil till sjöfart kan vi på ett effektivt sätt snabbt minska koldioxidutsläppen. Ett sjöfraktat ton gods förbrukar i genomsnitt cirka en sjättedel av vad ett lastbilsfraktat ton gör (Källa: Kommissionen mot oljeberoende, Regeringskansliet 2006).

Fel! Okänt namn

Isbrytning

Den svenska flottan av isbrytare förblir ett viktigt inslag i Östersjön. Den sammanlagda kostnaden för isbrytningen ligger på drygt 200 miljoner kronor per år. Normala vintrar krävs det isbrytarassistans i både Bottenhavet och Bottniska viken. Under svårare vintrar krävs assistans långt ner på ostkusten och mot Öresund. Sverige har idag fem isbrytarfartyg. Eftersom fartygen riskerar att bli oanvända under stora delar av året är de flesta byggda för att utföra uppgifter även under sommarhalvåret. Ankarhantering på oljefält, expeditioner till Nordpolen eller sjömätning utgör uppgifter som bidrar till att ekonomiskt effektivisera och finansiera själva isbrytarverksamheten. Ett traditionellt nära samarbete med den finska isbrytarflottan utvecklas till att också inkludera ryska och baltiska båtar.

Finansieringen av verksamheten sker idag med hjälp av farledsavgifter. Fartyg som trafikerar farleder till svenska hamnar måste erlägga denna avgift och på det sättet trygga behovet av isbrytarassistans. Problemet med denna solidariska finansieringsform är att sommargående trafik och trafik längs den isfria västkusten också måste betala för farledsavgifter som de själva inte nyttjar.

Farledsavgifter ökar avståndshandikappet mellan sjöfart och annan svensk industri. Isbrytning är vinterväghållning av sjömotorvägar och bör bekostas lika som övrig väghållning av de allmänna medlen. Med det ökande samarbete som tagit form mellan länder i den baltiska havsregionen, har målsättningen för en säker och pålitlig navigation genom fruset vatten formaliserats genom samarbetsorganisationen Baltic Icebreaking Management (BIM) där Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Lettland, Litauen, Norge, Polen och Ryssland ingår. EU är redan idag en finansiär av projekt relaterade till BIM:s verksamhet och borde utöka sin roll för att med regionstöd kunna finansiera hälften av de kostnader som är associerade med isbrytarverksamheten.

I Lotsutredningens betänkande (SOU 2008:53) försöker utredaren skjuta frågan om isbrytningens långsiktiga finansiering framför sig, för att övervägas i ett sammanhang tillsammans med införande av kilometerskatt. En sådan skatt är emellertid behäftad med problem för näringslivet och saknar politiskt stöd i regeringen. Utredningen nämner samtidigt möjligheten att komplettera den befintliga avgiftsfinansieringen med en särskild isbrytningsavgift, så att kostnaderna i högre grad träffar de som nyttjar tjänsten. Utredaren föreslår också ett utvidgat kommersiellt utnyttjande av isbrytarna för att minska underskottet i verksamheten. Dessa förslag i utredningen bör övervägas vidare av regeringen.

Sjöfartsverket är involverat i och utvecklar det internationella isbrytarsamarbetet med frågan om en harmoniserad isbrytarreglering. Uthyrningen av isbrytare för olika forskningsexpeditioner under icke isbrytarsäsong och till andra länders isbrytning har varit framgångsrik med bibehållen hög beredskap i svenska farleder och farvatten. Isbrytning är en gemensam nytta för alla som bedriver sjöfart på Östersjön, vilket talar för en medfinansiering med EU-medel. Staterna i de länder som berörs bör stå för delar av finansieringen.

Fel! Okänt namn på

När det gäller sjömotorvägarna är det viktigt att de ses som gemensamma EU-projekt, i likhet med övriga transeuropeiska transportnätverksprojekt (TEN-T-projekt). Därför vore det naturligt att isbrytningen i sjömotorvägarna finansieras via EU. Regeringen har också i infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35) uttryckt entusiasm över att Sjöfartsverket jobbar med isbrytningsfrågorna i detta forum och betonar vikten av att Sjöfartsverket fortsätter med det. Vikten av detta arbete kan inte nog understrykas.

Stockholm den 27 oktober 2010

Lars Gustafsson (KD)