

Motion till riksdagen 2011/12:T437

av **Ulrika Carlsson i Skövde (C)**

Vänernsjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om genomförandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar i svensk rätt, om Vänerhamnarnas status som strategiska hamnar och om att stärka konkurrenskraften för Vänernsjöfarten.

Motivering

Regeringen tillsatte i december 2009 en särskild utredare för att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande. Utredningsbetänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4) presenterades i februari 2011.

En skillnad i förhållande till de inre vattenvägarna på kontinenten är att Sveriges inre vattenvägar inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar. Det innebär att delar av detta regelverk inte berör den svenska insjötrafiken. Det handlar bl.a. om bemanningen av fartygen, behörighet för att få framföra fartygen och tekniska krav. Det finns också ett särskilt regelverk om ekonomiskt stöd för trafiken på de inre vattenvägarna. Det faktum att Vänern i detta hänseende klassas som hav och inte som insjö innebär en stor nackdel, både i förhållande till insjötrafiken på kontinenten och i förhållande till andra trafikslag.

EU:s regelverk är omfattande, och i betänkandet lämnas en redovisning och analys av de berörda rättsakterna samt förslag till hur genomförandet i svensk rätt ska åstadkommas. Utredningens förslag skulle medföra stora förbättringar för trafiken på och i anslutning till Vänern och därmed också för miljön, och samtidigt bättre konkurrensvillkor för de näringar som kan utnyttja trafiken.

Fel! Okänt namn på

Inom EU satsas det idag på de inre vattenvägarna. Inlandssjöfarten anses ha den lägsta samhällsekonomiska kostnaden. Detta tar sig uttryck bland annat i att de fartyg som trafikerar Europas floder och kanaler inte betalar någon farledsavgift. Vänern, Mälaren, Trollhätte kanal och Göta älv borde ses som en del i detta europeiska transportsystem.

För svensk industri är det angeläget att det finns förutsättningar att utveckla flexibla och skräddarsydda transportlösningar för att stärka dess konkurrenskraft. Vid transporter av större godsvolymer utgör sjöfarten ett viktigt transportalternativ, som bör användas i ökad utsträckning för att minska klimatpåverkan från transportsektorn. Sjötransporter på sjöar och kanaler kan i detta sammanhang utgöra ett viktigt alternativ.

Miljöberedningen i Västra Götalandsregionen genomförde för några år sedan projektet Smart Energi, i vilket man bland annat diskuterar förutsättningarna för vattenburen godstrafik mellan Göteborgs hamn och industrierna längs med Göta älv och mellan hamnen och Vänerområdet. Den slutsats som drogs var att utökade transporter på Göta älv skulle bli lönsamma under förutsättning att EU:s lagstiftning för inre vattenvägar tillämpas för dessa transporter och att hamnarna avgiftsmässigt behandlar denna typ av sjöfart konkurrensneutralt gentemot lastbilstransporter.

Alliansens partier i Skaraborg har tidigare påpekat det anmärkningsvärda i att Hamnstrategiutredningen inte nämnde någon insjöhamn i sin lista över prioriterade hamnar. Vår största insjö, Vänern, har flera stora godshamnar som gör Vänern till en viktig transportled, och som med särskilda satsningar skulle betyda mycket för regionen och för Sverige.

Länsstyrelsen för Västra Götalands län påpekade i sitt remissvar på utredningen att Vänerhamn AB är strategisk för de industrier som använder Vänerhamnarna och Göta älv för sina godstransporter. Godstrafiken på Göta älv avlastar vägsystemet, och medverkar på så sätt till ett mer hållbart transportsystem. Vänerhamn AB är också ett bra exempel på framåtsyftande samarbete för en rationell och kostnadseffektiv struktur.

Sjöfarten är en viktig resurs för näringslivet runt Vänern. Gods som transporteras på sjön medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regionerna runt Vänern och bidrar till en bättre miljö. Om den mängd gods som idag fraktas på sjön istället skulle fraktas på landsväg, skulle det innebära att lastbilstrafiken skulle behöva öka med 250–500 lastbilar per dygn. Sjöfart tillhör också de mest energieffektiva transportformerna och har liten negativ påverkan på omgivningen när det gäller till exempel buller och trängsel.

En tidigare utredning om Vänersjöfartens framtid föreslog bland annat att staten ska bidra till en ökad konkurrenskraft för sjöfarten på Vänern genom att sänka lotsavgifterna. Vänersjöfarten bör vidare klassas som inlandsvattenväg, och inte som kustsjöfart, vilket möjliggör att EU-medel kan användas för investeringar. Det är också viktigt att Trollhätte kanal underhålls på ett sådant sätt att transporter till och från Vänern underlättas.

Regeringen bör i den fortsatta beredningen av ärendet beakta genomförandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar i svensk rätt, Vänerhamnarnas status som strategiska hamnar samt i övrigt vad som i motionen anförs för att

Fel! Okänt namn på

stärka konkurrenskraften för Vänersjöfarten. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Stockholm den 4 oktober 2011

Ulrika Carlsson i Skövde (C)