

Motion till riksdagen 2005/06:T479

av **Annelie Enochson (kd)**

Sjöfartsavgifter

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om farledsavgiften och dess betydelse för rättvisa och konkurrensneutralitet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att kostnadsansvaret för isbrytningen bör ingå i statens generella regionalpolitiska åtagande.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Sverige tillsammans med de övriga EU-länderna runt Östersjön borde utverka regionala EU-stöd för att hålla isarna borta från farlederna.

Motivering

Svenska hamnar, och särskilt Göteborg som är Nordens största hamn, upplever att de svenska farledsavgifterna är en stor belastning. Om fartygen t.ex. går till en dansk hamn slipper de farledsavgift. De stora kontinenthamnarna har inte heller någon motsvarande farledsavgift utan delstaten/staten betalar ofta skötseln av farlederna. Det svenska avgiftssystemet för godstransporter är idag inte trafikslagsneutralt. Avgifterna står inte i relation till respektive transportslags kostnader. Sjöfarten betalar proportionellt sett betydligt högre avgifter än bil och tåg. Detta gäller oberoende av om man utgår från ”user pays”-principen (avgiften baserad på verklig infrastrukturkostnad) eller den samhällsekonomiska marginalkostnaden som är kopplad till miljöpåverkan och olyckor. Sjöfartsavgifterna får inte fungera som ett hinder för en utveckling av sjöfarten i Sverige. Om avgifterna starkt avviker från vad som gäller i EU i övrigt (dvs. innebär en större kostnadsbörda än i konkurrentländerna) är risken uppenbar att trafiken söker sig alternativa vägar. Den svenska industrin har ett avståndshandikapp till sina marknader. Kostnaden för detta förstärks av kostnaden för farledsavgifterna som i slutänden får betalas av industrin.

Fel! Okänt namn på

Fartyg som angör Göteborg får betala en mycket hög avgift till staten då det svenska farledsavgiftssystemet finansierar underskottet av fritidsbåtsverksamheten, isbrytningen i Norrland, underskottet i lotsverksamheten och andra kostnader som inte har direkt anknytning till sjöfarten på Göteborg. Vad gäller kostnaden för lotsverksamheten kan man med fog fråga sig om denna kostnad verkligen skall påföras ett internt administrationsbidrag inom Sjöfartsverket om nära 100 miljoner kronor. Det motsvarar runt 20 procent av den totalt redovisade kostnaden för lotsverksamheten.

EU:s beslut att styra över mer gods från lastbil till de mer miljövänliga transportslagen järnväg och sjöfart motverkas genom att staten via farledsavgifterna låter sjöfarten betala för andra kostnader än de som har direkt anknytning till sjöfarten. I Sverige, med Europas längsta kust och naturliga farleder i Mälaren och Vänern, minskar nu inrike sjöfartens (mellan svenska orter) andel av godstransporterna. Denna utveckling är oacceptabel då det innebär ökat antal lastbilar på våra vägar, ökad miljöförstöring och fler trafikdödade. Denna utveckling måste brytas och Sverige, liksom t.ex. Grekland, Spanien, Italien och England, måste se till att mer gods tar sjövägen.

Idag svarar sjöfarten för mindre än 13 procent av inrikestransporterna i Sverige, vilket kan jämföras med Tysklands 20 procent och Hollands snart 50 procent. Kravet på full kostnadstäckning för Sjöfartsverket måste tas bort. Det är inte rimligt att sjöfarten betalar kostnader som inte är sjöfartsrelaterade.

Regeringen har gjort en översyn av farledsavgifterna (Ds 2003:41) och remissbehandling skedde under våren 2003. Läser man de inkomna yttrandena från berörda så är inte entusiasmen stor över förslaget. Sveriges hamnar liksom många andra tunga remissinstanser har i sitt remissyttrande avstyrkt att utredningen läggs till grund för ändringar av sjöfartsavgifterna. Motivet är att sjöfartsavgifterna måste förändras i grunden och det europeiska perspektivet tillmätas större betydelse. Godstransportdelegationen har i sitt slutbetänkande, presenterat den 1 juli 2004, föreslagit kraftiga avgiftssänkningar för sjöfarten, av de skäl som jag anfört i min motion. Trots detta har regeringen att förändrat farledsavgiftssystem med utgångspunkt i rapporten (Ds 2003:41) och inte Godstransportdelegationens rapport, dvs. sjöfarten får fortsatt omotiverat höga avgifter och sjöfarten ges inte möjlighet att på konkurrensneutrala villkor verka i Sverige.

En anpassning av Sjöfartsverkets avgifter till den samhällsekonomiska marginalkostnaden skulle innebära väsentligt lägre kostnader för sjötransporter och därmed mer gods på sjövägarna och därmed också minskad belastning på väg- och järnvägsnäten. Den försenade transportpolitiska proposition som regeringen nu aviserar till november 2005 bör ta full hänsyn till detta.

Ett avgiftssystem för transporter måste också väga in samhällskostnaderna för miljöpåverkan och olyckor. Sjöfartens avgifter bör därför sänkas så att svenska hamnar får möjlighet att konkurrera på samma villkor som andra länders hamnar och sjöfarten får konkurrensneutralitet gentemot andra transportslag.

Kostnaden för isbrytning utgör en betydande del av Sjöfartsverkets budget och den större delen av verkets regionalpolitiska kostnad. Reglerna för isbrytarassistans tillkom för många år sedan när merparten av tonnage hade större

Fel! Okänt namn på

behov av assistans än i dag. Reglerna premierar inte i tillräcklig omfattning investering i tonnage med bättre isegenskaper. På samma sätt som miljörabatt har införts i sjöfartstaxan för bättre miljöegenskaper bör modernt isbrytande tonnage premieras. Jag anser att kostnadsansvaret för isbrytningen bör ingå i statens generella regionalpolitiska åtagande. Jag anser också att regeringen tillsammans med övriga EU-länder runt Östersjön, i första hand Finland och Estland, borde utverka regionala EU-stöd för att hålla isarna borta från farlederna.

Stockholm den 29 september 2005

Annelie Enochson (kd)