

Motion till riksdagen
2011/12:T340

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Mer gods på Vänern – mindre på vägarna

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om orättvisa villkor för transportslagen och införandet av en lastbilsskatt.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omställningen till förnybara drivmedel också ska omfatta sjöfarten.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en tonnageskatt.¹

Fel! Okänt namn på

¹ Yrkandena 2 och 4 hänvisade till SkU.

Motivering

Västsverige är i hög grad präglad av sjöfart. I Västra Götalandsregionen och kring hela Vänern finns farleder och hamnar av olika dignitet som både i nutid och historiskt har varit nyckeln till handel, fiskenäringen och kommunikation mellan människor. Etablerandet av Trollhätte kanal och slussarna i Göta älv var en storstilad satsning som gav ett rejält avstamp för industrialiseringens utveckling. En del av varumärket Västsverige präglas av sjöfartstraditioner, hav, älvar och innanhav. Tiderna förändras, men vattenvägarna består som en given resurs i de nu högt ställda ambitionerna om effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter.

Idag fraktas två miljoner ton gods på Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal. Utredningar visar att potentialen ligger på det tredubbla. Genom att flytta över transporter från väg till vatten minskar vi koldioxidutsläppen och gör vägarna mer trafiksäkra. En så kallad pråpendel per dygn med flis från Värmland till den planerade biogasfabriken i Göteborg skulle till exempel årligen ersätta 7 200 lastbilar på E6/E45.

EU:s regelverk om inre vattenvägar

Men för att kunna köra pråmar är det nödvändigt att införliva Vänern, Trollhätte kanal Göta älv i EU:s regelverk för Inland Waterways System (IWS). Idag gäller samma regler fartygsstorlek, säkerhetsbestämmelser etcetera för dessa vatten som för havsbaserad sjöfart. Utredningsbetänkandet ”Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011: 14)” presenterades i februari 2001, har varit ute på remiss och ligger nu på Näringsdepartementet. Det är viktigt att detta arbete prioriteras och resulterar i att ovannämnda vattendrag införlivas i EU:s regelverk snarast möjligt.

Upprustning av slussarna

Om Vänern införlivas i EU:s regelverk blir det också möjligt att få medfinansiering från EU vid investeringar i slussar med mera. Detta skulle betyda mycket för upprustningen av slussarna i bland annat Trollhättan. Idag är slussarna i Trollhättan ett av orosmomenten gällande att satsa för framtida sjöfart i Göta älv. Dagens slussar är gamla och medel måste avsättas för en upprustning.

Rättvisa avgifter för de olika trafikslagen – inför en lastbilsskatt

I dag ökar lastbilens andel av godstransporter. Genom Bohuslän har lastbilstrafiken ökat med cirka 15 procent de senaste 10 åren trots att detta är en sträcka som lämpar sig väl för transporter på vatten. Denna utveckling beror

Fel! Okänt namn på

på orättvisa villkor för transportslagen. De statliga satsningarna på väg har varit mångdubbelt högre än satsningar på järnväg och sjöfart. Motsatt förhållande gäller avgifter. Tågoperatörerna betalar banavgift för att få köra på järnvägen. Alla fartyg i Sverige betalar farledsavgifter, men lastbilstrafiken betalar ingen avgift för att få bruka vägarna. Istället är det svenska staten och därmed skattepengar som subventionerar de svenska och utländska lastbilar-nas slitage på vägarna.

Ökade lastbilstransporter leder till ökat slitage på vägnätet, ökad trängsel, försämrad trafiksäkerhet och dessutom ökande utsläpp av växthusgaser. För att mer gods på ett hållbart sätt i framtiden istället ska fraktas på Vänern är det nödvändigt att vid sidan av banavgifter och farledsavgifter införa en avgift på lastbilstransporter, en så kallad lastbilsskatt.

Förnybara drivmedel även i fartygen

Vänern är inte bara en sjö med fantastiska möjligheter att frakta gods på. Vänern är också en av världens största sötvattentäakter 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. Tonnageskatten är tänkt att ersätta befintlig beskattning och kommer därmed inte att öka sjöfartsnäringens totala kostnader. En svensk tonnageskatt tror vi kommer att stärka konkurrenskraften för den svenska sjöfarten. I stort sett samtliga sjöfartsländer inom EU har redan tonnageskatt.

Tonnageskatten är rättvisande eftersom den baseras på fartygens intjäningsförmåga. Riksdagen fattade ett beslut redan våren 2007 om att införa en tonnageskatt. Det är ett beslut som regeringen ännu inte har verkställt. Riksdagen bör därför uppmana regeringen att påskynda verkställigheten och lagstifta om tonnageskatten.

Stockholm den 3 oktober 2011

Stina Bergström (MP)

Lise Nordin (MP)

Peter Rådberg (MP)