

Motion till riksdagen 2013/14:T352

av Anita Brodén m.fl. (FP)

Vattenvägarnas och sjöfartens betydelse

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att överföra godstrafik från vägar till båtar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren i samband med införlivandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppmärksamma de farhågor som rederierna lyft fram vad gäller investeringstakten.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tonnageskatten.¹

¹ Yrkande 4 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

Motivering

För att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser minskas radikalt. Det kräver naturligtvis många typer av åtgärder inom alla samhällssektorer där minskade utsläpp från transportsystemet är centralt.

Ser man det ur energisynpunkt är bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten, därefter kommer järnvägen, sedan lastbilstrafiken och dyrast är flyget. För att framgångsrikt kunna minska utsläppen bör så mycket godstrafik som möjligt föras över från lastbil till järnväg och båt. En sådan utveckling har stöd i dagens arbetssätt med förutsättningslös transportövergripande analys för att ta fram effektivaste transportslag.

Den 23 maj 2012 meddelade infrastrukturministern att regeringen har för avsikt att införliva EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk lagstiftning. I regeringens handlingsplan för sjöfart framgår att regeringen påbörjat arbetet med detta.

Genom lägre kostnader och regelförenkling kan införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar få positiva effekter på godstransporter med sjöfart på Göta älv, Väner och Mälaren. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns utrymme för den samlade godsvolymen att öka.

Detta måste naturligtvis ske utan att sjösäkerheten äventyras. Det är inte minst viktigt med tanke på att våra inre vattenvägar också är vattentäkter för ett stort antal människor. Mälaren förser cirka två miljoner människor med råvatten, Göta älv är råvattentäkt för Göteborg och Väner betjänar många orter kring sjön. I sammanhanget är det viktigt att uppmärksamma att rederierna är småskaliga och bedöms inte ha möjlighet att före utsatt tid, år 2018, göra de nyinvesteringar som krävs för ett införande av regelverket i detta segment. Farhågor finns att utformningen av direktivet för inlandssjöfart riskerar att leda till betydande utslagning av tonnage inom det berörda segmentet.

Nyligen lämnade en lagrådsremiss förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Genomförandet av direktivet innebär att Sverige börjar tillämpa delar av EU:s regelverk för inre vattenvägar. Inlandssjöfarten har såväl internationellt som inom EU en reglering som är helt separerad från fjärrsjöfarten. Sverige har dock hittills tillämpat regelverket för fjärrsjöfarten för all fartygstrafik. Regeringen föreslår att det i fartygssäkerhetslagen (2003:364) t.ex. införs krav på fartyg att ha gemenskapscertifikat för inlandssjöfart om de trafikerar inre vattenvägar. Kraven föreslås dock inte gälla för fartyg som endast trafikerar svenska inre vattenvägar.

Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska ange vilka vattenområden som ska vara svenska inre vattenvägar. Det finns stora möjligheter att utveckla och öka sjöfarten både inrikes och i Sveriges närområde, och detta bör kunna genomföras relativt snabbt. Sverige har drygt 50 hamnar, och vattenvägarna är en stor möjlighet att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen.

Fel! Okänt namn på

Infrastrukturen finns till stora delar redan på plats, och kostnaderna för underhållet av vattenvägarna är närmast försumbara om man jämför med landtransporter på järnväg och väg. En förutsättning är då att infrastrukturen, i form av järnvägar och vägar kopplade till hamnarna, ger en effektiv övergång från sjöfart till landtransport. Stora godsvolymer kan då transporteras på fartyg med minimal energiåtgång.

Inrikesjöfarten är under 10 procent av godshanteringen i våra svenska hamnar, vilket får anses vara lågt med tanke på våra förutsättningar med lång kust och möjlighet till inlandssjöfart via Vänern och Mälaren. Ett vanligt Vänerfartyg motsvarar 100 långtradare eller 75 järnvägsvagnar. Fyra fartyg på Göta älv varje vardagsdygn motsvarar med andra ord 400 långtradare eller 15 långa tåg. Det finns redan idag företagsekonomiska förutsättningar för en containerälvpendel i slinga mellan Göteborg, hamnläge Vänersborg och Kristinehamn.

Tonnageskatt

Införande av tonnageskatt skulle ha stor betydelse för att stärka konkurrenskraften för att öka antalet svenskflaggade fartyg. Därför har Folkpartiet drivit tonnageskattefrågan under många år då vi anser att det är viktigt att den svenska rederinäringen ska kunna utvecklas med likvärdiga förutsättningar som andra EU-länder. Tonnageskatt ger möjlighet att välja bästa tidpunkt, utifrån marknadsläget, för försäljning av äldre tonnage och för anskaffning av nya, säkrare och mer miljövänliga fartyg. Svenska rederier är världsledande när det gäller både säkerhet och miljöarbete och måste få förutsättningar att fortsätta med detta arbete. Det är naturligtvis positivt att det för närvarande pågår ett fortsatt arbete med att utreda förutsättningarna för införande av tonnageskatt, men det viktiga är att införandet sker så snart som möjligt. Vi är nu i ett kritiskt läge där utflaggning av fartyg ökat dramatiskt de senaste åren. Fartyg flyttas till ett annat land som har tonnageskatt, vilket i princip är alla sjöfartsnationer inom EU. Valet att inte lägga sin nyanskaffning av fartyg i Sverige är tyvärr ganska självklart. Följden blir att arbetstillfällena försvinner från Sverige, och det gäller även verksamhet i land.

Stockholm den 3 oktober 2013

Anita Brodén (FP)

Nina Lundström (FP)

Christer Winbäck (FP)

Lars Tysklind (FP)