

## Motion till riksdagen 2009/10:T254

av **Lars Gustafsson (kd)**

# Den svenska inlandssjöfarten

## Förslag till riksdagsbeslut

1. 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.
2. 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.

## Motivering

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 man får också 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

**Fel! Okänt namn på**

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 Väneren 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).

Stockholm den 1 oktober 2009

*Lars Gustafsson (kd)*