

Motion till riksdagen 2013/14:T242

av **Gustaf Hoffstedt och Cecilia Magnusson (M)**

Kanalsjöfart

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka den svenska kanalsjöfartens konkurrenskraft.

Motivering

För vardagsbilisten är det allt tydligare att godsflödet inom landet ökar och blir alltmer bil- och järnvägsbundet. Stora samhälleliga insatser görs för att underlätta dessa landbaserade transporter i form av vägbyggen och upprustning av järnvägsnätet.

De landburna godstransporterna medför enorma infrastrukturkostnader och ger en betydande negativ miljöpåverkan. Sträckningen av vägar och järnvägsbyggen i miljö känsliga områden rubbar ekologiska system och medför störningar på mänskligt liv. De ekonomiska effekterna av investeringarna är inte alltid positiva.

Sverige har en stor outnyttjad transportpotential i våra inre vattenvägar. Flera av dessa har en lång historia. Deras sträckning och dimensioner ger dem numera betydelse enbart för det båtburna fritidslivet.

Betydande godsmängder fraktas fortfarande på Trollhätte kanal, Vänern samt via Södertälje kanal till hamnar i Mälaren. Främst skeppas olika former av bulkods. Till detta räknas i dag även skogsprodukter. Den tilltagande containeriseringen har bidragit till att gods har flyttats från den miljövänliga sjöfarten till lastbilar och järnvägsvagnar.

Inom EU bedrivs omfattande sjöfart på Europas inre vattenvägar. En inlandsstad som Basel i Schweiz har en stor hamn vid floden Rhen. I Budapest passerar ett flertal inlandsfartyg av betydande storlek varje dag på Donau. Den europeiska inlandssjöfarten utvecklas hela tiden med nya typer av fartyg. EU:s regelverk anpassas kontinuerligt för att möjliggöra säkra, miljövänliga och ekonomiskt hållbara transporter på kanaler och flodsystem.

Fel! Okänt namn på

Vårt land har att anpassa sig till dessa regler. En harmonisering kan ge goda förutsättningar att utveckla svensk inlandssjöfart. Nya optimerade fartygstyper kan införas. Svenska redare ligger långt fram i projekteringsarbetet. Nya arbetstillfällen kan skapas inom sjöfarten, där det i dag råder arbetslöshet.

Vissa förutsättningar för inlandssjöfarten behöver emellertid uppfyllas för att nå konkurrensneutralitet gentemot landburna transporter. Viktigt är också att Sverige fullt ut ansluter sig till EU:s regler och att vi inte inför särregler.

För att nå harmonisering med övriga medlemmar av Europeiska unionen och samtidigt få en rättvis möjlighet för svenska redare och sjömän att utveckla och konkurrera inom inlandssjöfarten, finns fyra områden där svenska regler måste anpassas till europeiska.

1. Svensk inlandssjöfart drabbas idag av betungande farledsavgifter, lotskostnader och hamnavgifter. Pålagor av detta slag tynger inte landburna gods-transporter. Införande av ett regelverk för inlandssjöfart skulle förbättra denna situation.

2. En översyn av fartområden måste göras. Inlandssjöfarten sker i huvudsak på skyddade farvatten. Väderförhållanden och vågbildning låter sig inte jämföras med havsgående trafik. I dag klassas norra Vänern som fartområde C. Med andra ord anses det förekomma våghöjder över tre meter. Detta torde inträffa enbart i extrema vädersituationer, om ens då. Fartområdesbestämmelser påverkar fartygens fribord och medför att lastkapaciteten inte kan utnyttjas till fullo. Med andra ord fördyras frakterna. En omklassning av fartområdet i norra Vänern till rådande yttre förhållanden är viktig för att ge ekonomiska förutsättningar för en utveckling av trafiken på Trollhätte kanal.

3. Sverige bör acceptera gällande europeiska bestämmelser vad gäller besättningarnas utbildning och kompetens istället för att införa nationella särbestämmelser.

4. Besättningarnas storlek på inlandsfartygen måste anpassas till de speciella förhållanden som råder inom näringen och ligga i nivå med andra länder. Moderna inlandsfartyg under svensk flagg kan och bör drivas med samma antal ombordanställda som i fartyg av annan nationalitet.

Kan dessa förutsättningar uppfyllas är det möjligt att bryta den negativa trend som noterats det senaste decenniet för godsmängderna på våra två betydande inlandsfarvatten till Vänern och Mälaren. En överflyttning av åtminstone delar av bulkgodset till sjöburet medför avlastning av vägar och järnvägar och miljövinster. Dessutom är det till gagn för det lokala näringslivet i regionerna kring de stora sjöarna. Av nämnda anledningar bör regeringen se över möjligheterna att stärka svensk kanalsjöfart samt dess konkurrenskraft.

Stockholm den 23 september 2013

Gustaf Hoffstedt (M)

Cecilia Magnusson (M)