

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:201

av Lars Tysklind (FP)

Vattenvägarnas och sjöfartens betydelse

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att överföra godstrafik från väg till båt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar ska det finnas så få svenska särregler som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen under rubriken ”tonnageskatt” och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

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

Ser man det ur energisynpunkt är bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten, därefter kommer järnvägen, sedan lastbilstrafiken och därefter 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 klart stöd i dagens arbetssätt med förutsättningslös transportövergripande analys för att ta fram effektivaste transportsätt i varje enskilt fall. Sverige har med sina drygt 50 hamnar stora möjligheter

att ytterligare utveckla och öka sjöfarten både inrikes och i Sveriges närområde. Detta bör dessutom kunna genomföras relativt snabbt.

Efter flera års arbete kom de grundläggande delarna av EU:s regelverk för inlandssjöfarten på plats i december 2014. Genom lägre kostnader och regelförenkling kan införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar få positiva effekter på godstransporter med fartyg på Göta älv, Vänern och Mälaren. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det frigörs kapacitet så den samlade godsvolymen kan öka på ett miljömässigt hållbart sätt.

För att inre sjöfart ska kunna utvecklas måste den vara konkurrenskraftig jämfört med övriga trafikslag. Avgörande är då att regelverket innehåller så få svenska särregler som möjligt och det måste vara utgångspunkten i kommande beslut. Detta måste självfallet ske utan att sjösäkerheten på något sätt äventyras. Det är inte minst viktigt med tanke på att våra inre vattenvägar också är vattentäkt för ett stort antal människor. (Mälaren förser cirka två miljoner människor med råvatten, Göta älv är råvattentäkt för Göteborg, och Vänern betjänar många orter kring sjön.)

Mycket av sjöfartens infrastruktur finns redan på plats, men planering måste nu ske för ytterligare investeringar i våra inre vattenvägar. Det gäller t.ex. nya slussar i Trollhätte kanal. En annan förutsättning är 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. 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.

Tonnageskatt

Införande av tonnageskatt kommer att ha stor betydelse för att stärka konkurrenskraften och öka antalet svenskflaggade fartyg. Folkpartiet har 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.

Sverige har sedan länge ett kritiskt läge där utflaggning av fartyg ökat dramatiskt de senaste åren. Fartyg har flyttas till andra länder med tonnageskatt, vilket i princip är alla sjöfartsnationer inom EU. Valet att inte lägga sin nyanskaffning av fartyg i Sverige har tyvärr varit ganska självklart. Följden har blivit att arbetstillfällena försvunnit från Sverige.

Alliansregeringen tog initiativ en utredning om ett eventuellt införande av tonnageskatt och i februari 2015 presenterades betänkandet Ett svenskt tonnageskattesystem (SOU 2015:4). Nuvarande regering har i budgetpropositionen för 2016 aviserat att tonnageskatt bör införas men att det kan ske tidigast den 1 juli 2016. Det viktiga nu är att införandet av tonnageskatt sker så snart som möjligt.

Lars Tysklind (FP)