

## Motion till riksdagen 2011/12:T282

av Mikael Cederbratt (M)

# Bra villkor för svensk inlandssjöfart

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om villkoren för sjötrafiken genom Göta älv och på Vänern.

## Motivering

Idag är det en självklarhet att hållbara transporter innebär att flera olika transportslag samverkar med varandra. Transporter av gods i Västsverige belastar järnvägsnätet tungt och ett ökat godsflöde i framtiden kan inte enbart mötas med viktiga kapacitetshöjningar på Västra stambanan. Det naturliga är snarare att öka mängden gods som transporteras på Göta älv.

Trafiken på Göta älv är dock i framtiden beroende av större investeringar, inte minst eftersom Sjöfartsverket beräknar att de befintliga slussarna i Göta älv är uttjänta 2030. En stor del av det gods som idag transporteras på älven kan inte gå på lastbil; det skulle bli för dyrt och godset är för skrymmande. Stängs sjötrafiken till och från Vänern av riskeras dessvärre många arbetstillfällen.

I Europa är kanalsystemen klassade som inlandsfarvatten. Men så är inte fallet i Sverige, trots att det i samband med förhandlingarna vid EU-inträdet 1995 klargjordes att Sverige kan tillämpa bestämmelserna för så kallade inlandsfarvatten. Att tillämpa dessa bestämmelser innebär att Vänern klassas som inlandsfarvatten, vilket medför att transporter kan ske på fartyg som inte behöver klara samma krav som ställs på fartyg som färdas på öppet hav.

Att rakt av jämföra Vänertrafiken med den europeiska inlandssjöfarten är däremot vanskligt. Viktiga skillnader finns framförallt på två punkter: dels kan hårt väder skapa förhållanden på Vänern som är problematiska för fartyg som inte är byggda för att färdas på öppet vatten, dels går inte sällan gods från hamnar i Vänern raka vägen och utan omlastning ut på öppet hav och till olika destinationer framförallt i Europa. Det gods som går som inlandssjöfart i

**Fel! Okänt namn på**

övriga Europa omlastas däremot som regel innan transporten fortsätter ut på öppet hav. Men trots det finns det fog för att Sverige tillämpar bestämmelserna för inlandsfarvatten.

Svensk rederinäring skulle ha tillgång till ett antal stödfunktioner inom EU om inlandsfarvattensbestämmelser tillämpades i Sverige. Och eftersom implementering av dessa bestämmelser inte skett går dessvärre ett antal EU-program Sverige förbi. Dessa program skulle kunna bidra med finansiering av exempelvis farleder, slussar och miljöarbete i hamnar.

Regeringen bör överväga att helt eller delvis implementera de ovannämnda bestämmelserna samt även i stort se över villkoren för inlandssjöfarten. Att svensk inlandssjöfart och Vänertrafiken har bra förutsättningar och god konkurrenskraft gentemot andra transportslag är viktigt för miljön, jobben och framtiden.

Stockholm den 22 september 2011

*Mikael Cederbratt (M)*