SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:929

av Jonas Cronert m.fl. (S)

Ändrade lots- och farledsavgifter för Mälarsjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att se över lots- och farledsavgifter för godstransporter på Mälaren och långsiktiga finansieringsvillkor som säkerställer Sjöfartsverkets berörda verksamhet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Hamnarna i Västerås och Köping gör det möjligt att transportera stora godsvolymer sjövägen långt in i landet. De knyter samman industrin med internationella marknader och ger alternativ till långa landtransporter från kusthamnar. Förutsättningarna att använda dessa transportvägar påverkas av statens avgifter.

Mälarsjöfarten omfattar långa lotsleder. Eftersom lotsavgiften beräknas utifrån fartygets storlek och lotsad tid får avståndet till hamnen ekonomisk betydelse. Samtidigt innebär transporten att godset kommer närmare sin slutdestination. Den längre sträckan på vatten kan därmed minska behovet av transporter på väg och järnväg. Avgiftssystemet behöver ta hänsyn till nyttan för hela transportsystemet. Enligt Sjöfartsverkets prislista för 2026 är lotsrabatten för Mälaren 10 procent, jämfört med 30 procent för Trollhätte kanal och Vänern. Därutöver finns en nedsättning för lotsad tid

över sju timmar. Rabatterna visar att avgifterna redan anpassas till geografiska förutsättningar. Det finns därför skäl att pröva en förstärkt områdesrabatt för Mälaren utifrån transporternas kostnader och möjligheten att attrahera mer gods.

Farledsavgiften tillkommer och består av flera delar. Enbart godsavgiften är 2026 normalt 3,36 kronor per ton. För en last på 5 000 ton motsvarar det 16 800 kronor, före fartygsavgift, beredskapsavgift och lotskostnader. För gods som klassificeras som lågvärdigt gäller en lägre taxa. Den samlade avgiftsbelastningen varierar alltså med bland annat last, fartyg, miljöklass och anlöpsfrekvens.

Mälarhamnar efterfrågade i sitt remissvar över förslaget till nationell transportplan 2026–2037 en översyn av sjöfartsavgifterna och mer konkurrensneutrala villkor mellan transportslagen. Bolaget framhöll också behovet av bättre tillgång till lots. Avgifternas nivå och tillgången till tjänster behöver hanteras tillsammans. Ett transportalternativ måste vara både ekonomiskt möjligt och tillförlitligt.

Regeringen bör återkomma med förslag som sänker den samlade avgiftsbelastningen för Mälarsjöfarten. En förstärkt områdesrabatt för lotsning bör ingå. Farledsavgifterna bör samtidigt anpassas för att förbättra förutsättningarna att behålla och överföra gods till sjöfarten. Miljöincitamenten ska värnas, så att investeringar i fartyg med bättre miljöprestanda fortsatt premieras.

Förslagen ska bygga på faktiska transportupplägg till och från Västerås och Köping. Bedömningen behöver omfatta hela transportkedjan och visa vilka avgiftsförändringar som kan påverka företagens val av transportlösning. Effekterna på godsflöden, klimat och miljö ska redovisas. Utformningen ska också vara förenlig med EU statsstödsregler.

Sänkta avgifter får inte finansieras genom försämrad lotsberedskap, farledshållning eller sjösäkerhet. Intäktsbortfallet bör täckas genom statliga anslag till berörd verksamhet i stället för högre avgifter för annan sjöfart. Mälarens betydelse som dricksvattentäkt kräver ett fortsatt starkt skydd för vattenmiljön.

Företagen behöver kunna planera transportavtal och investeringar över tid. Avgiftsförändringar bör därför meddelas med god framförhållning och följa en långsiktig inriktning. Staten behöver ge besked som håller längre än ett enskilt avgiftsår.

Med lägre avgiftsbelastning och förutsägbara villkor kan staten stärka industrins transportförsörjning och göra det mer attraktivt att använda Mälaren. Det är ett sätt att ta till vara befintlig transportinfrastruktur och skapa bättre förutsättningar att avlasta väg och järnväg.

Jonas Cronert (S)

Åsa Eriksson (S) *Amanda Lindblad (S)*