

Motion till riksdagen 2009/10:T306

av **Betty Malmberg (m)**

Effektivisering av lotsverksamheten

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av lotsavgifternas konstruktion och lotsplikten.

Motivering

Kostnaderna för den statliga lotsverksamheten har under en lång rad år ökat kraftigt, vilket har medfört ökade logistikkostnader och försämrad konkurrenskraft såväl för landets industri och näringsliv som för den svenska hamn- och näring. Det är effekter som inte kan betraktas som vare sig närings- eller regionalpolitiskt eftersträvansvärda.

Lotsavgifterna bidrar vidare till att påverka konkurrensneutraliteten mellan svenska hamnar negativt. En trolig konsekvens av avgiftssystemets utformning är nämligen att rederier och transportköpare väljer kustnära hamnar, vilket innebär att inlandshamnar med väl fungerande intermodala lösningar kan missgynnas även om det är de hamnarna som bäst bidrar till ekonomiskt och miljömässigt hållbara transporter.

Lotsavgiftssystemet bör därför ändras så att den styr mot ett långsiktigt hållbart svenskt transportsystem, det vill säga att det ska bidra till utvecklingen av terminalpunkter i nära anslutning till stora konsumtions- och produktionsområden och som har en väl utbyggd intermodalitet.

Att ständigt belasta kunderna, det vill säga transportköparna, med ökade lotskostnader är i längden inte möjligt. Liksom framhålls i Lotsutredningens slutbetänkande (SOU 2008:53) finns såväl behov som potential att effektivisera lotsverksamheten, där en översyn av avgiftssystemet för lotsverksamheten är en väsentlig åtgärd. Det finns också goda skäl att förändra kriterierna för lotsplikt samt lotsledernas längd, med hänsyn till den ökade kompetensen och teknikutvecklingen inom sjöfarten. Vidare är förslaget att hamninnehavare efter

Fel! Okänt namn på

tillstånd ska kunna överta lotsningsverksamhet ett steg mot en avreglering som bör främja effektiviteten.

Dagens regelverk beträffande lotskrav – som från fartygsteknisk synpunkt endast baseras på längd, bredd och djup – är alldeles för stelbent och kan med alternativa metoder göras mer flexibelt och representativt. Det är viktigt att kriterierna för lotsplikt förändras till att utgå från rådande kompetens- och tekniknivå. En hög kompetens på ett välutrustat fartyg med god manöverförmåga bör istället kunna medges dispens från kravet på lotsplikt oavsett fartygets storlek.

Flexibla lotskrav är också möjligt att nå genom en ökad användning av tekniska hjälpmedel, där ett intressant och relevant område att vidareutveckla är VTS-centralerna (Vessel Traffic Service), så att möjlighet ges till fjärrlotsning.

Som representant för Östergötlands län har jag kunnat konstatera att regionens import- och exporthamn i Norrköping är ett tydligt exempel på en hamn som har många av de fördelar som eftersträvas i det svenska transportsystemet, men som drabbas hårt av lotsverksamhetens utformning. Jag ser med glädje på den breddning och fördjupning som nu ska utföras i farleden till Norrköpings hamn, vilket kommer att förbättra säkerheten och tillgängligheten till hamnen. Rimligt vore att dessa åtgärder som höjer farledens status också kommer att innebära lättnader i lotsplikten.

Mot bakgrund av bristerna i dagens lotssystem är det min förhoppning att riksdagen slår fast betydelsen av att prioritera förändringsarbetet inom lotsningsverksamheten. Med anledning av den pågående utbyggnaden av farleden till Norrköpings hamn, så bör det sjötrafikområdet vara en mycket intressant plats för att analysera och tillämpa kompetens- och teknikbaserade kriterier för lotsning och möjligheterna att tillämpa ny teknik såsom fjärrlotsning i lotsverksamheten.

Stockholm den 1 oktober 2009

Betty Malmberg (m)