

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2017/18:1585

av **Per Klarberg m.fl. (SD)**

Vattenvägen till framtiden

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att lotsbefria inlandssjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda konkurrensneutraliteten mellan transportslagen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda farledslättnader för inlandssjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda lättnader i eller borttagande av farledsavgifterna för kustsjöfart och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa alkobommar i gränshamnar med fordonstrafik och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda lättnader i eller borttagande av farledsavgifterna för isbrytning och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa farledsavgiften för de kryssningsfartyg som tömmer sitt svart- och gråvatten i hamn i stället för till sjöss, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Det handlas ofantliga mängder gods idag och internethandeln slår rekord efter rekord. Att folk har god ekonomi och handlar är positivt men det medför också transporter av inhandlat gods. Antalet transporter ökar också och mest på vägsidan med tunga lastbilar, men även med tågtransporter. Vårt vägnät är hårt ansträngt under vissa tider på dygnet och järnvägen med dess bristande underhåll har svårt att ta mer gods i dagsläget. Sjöfarten har en helt annan möjlighet att frakta gods är kraftigt underutnyttjad.

Från den 16 december 2014 är det möjligt att i Sverige bygga och utrusta fartyg för så kallad inlandssjöfart. I ett första skede kommer inlandssjöfart att vara möjlig på Göta älv, från Göteborg upp till Vänern samt Mälaren ut till Södertäljeslussen, även viss kustsjöfart kan räknas som inlandssjöfart.

Fartyg som byggs och utrustas för inlandssjöfart tillåts bara trafikera vattenområde som har definierats som inre vattenvägar. Men i dessa vatten är det även tillåtet att fortsätta använda de fartyg som uppfyller övriga aktuella regler för vattenområdet. För att få igång trafik på de inre vattenvägarna, vilket resulterar i att avlasta trafik från vägarna och kanske även järnvägarna, måste vi hjälpa sjöfarten genom att minska kostnader för att bedriva sjöfart. Vi sverigedemokrater vill hjälpa sjöfarten att få så goda förutsättningar som möjligt, genom lägre kostnader ger man sjöfarten incitament att våga satsa på att bygga upp en trafik på våra inre vattenvägar och vi ger regeringen i uppgift att snabbtreda om att befria den trafik som bedrivs på de inre vattenvägarna från lots.

Sverige har en av Europas längsta kuster. Transportmässigt är Sverige som en ö – hela 90 procent av alla varor till och från Sverige går på fartyg. Ändå nyttjar vi inte den stora potential som finns i sjöfarten.

Enligt Trafikverkets omvärldsanalys 2014 blir belastningen på det svenska transportsystemet allt hårdare, som ett resultat av en växande befolkning och ekonomisk tillväxt. Dessa belastningar sker inte minst vid de redan hårt belastade större städerna längs kusten i företagets jakt efter stordriftsfördelar. Belastningarna leder till ökade förseningar genom långa bilköer och järnvägar i behov av upprustning. Tung motorvägstrafik leder dessvärre inte sällan till olyckor.

Samtidigt skärps kraven på anpassning till miljömässiga alternativ. Klimatutmaningar är en dominerande fråga på alla plan i samhället, så även inom infrastrukturen.

Naturvårdsverket arbetar efter visionen att Sverige ska vara koldioxidneutralt år 2050.

Som en del i detta förespråkar de energieffektiva trafikslag. De är ense med Trafikverket om att godstransporter måste flyttas över till järnväg och sjöfart inom kort. Detta samtidigt som Trafikverkets omvärldsanalys visar på motsatt utveckling. Korta transporter med lastbil ökar.

Luftkvaliteten i många svenska städer misslyckas med att leva upp till såväl EU:s gränsvärden som svenska miljökvalitetsnormer. Detta beror främst på utsläpp från vägtrafiken i städerna. Förutom att det gör tillvaron otrevlig kan det få långtgående fysiska konsekvenser för bland annat personer med luftvägssjukdomar. Även buller från trafik i stadsmiljöer skapar miljöstörningar.

I samband med att det befintliga transportsystemet utformades uttalades krav från Trafikverket att följa den så kallade fyrstegsprincipen, för att begränsa stora ingrepp och den miljöbelastning det innebär att bygga nya vägar och järnvägar. Principen innebär att infrastrukturutmaningar i ett första steg ska lösas genom att påverka transportbehovet och i ett andra steg pröva åtgärder som på ett effektivare sätt utnyttjar befintlig infrastruktur. Först i det tredje och fjärde steget rekommenderas att bygga om respektive bygga helt nytt. Principen är alltså en trappa där lösningarna blir dyrare och mer komplicerade ju högre upp i trappan man kommer. Denna ordning används inte i tillräcklig utsträckning. Det tydligaste beviset på detta är att sjöfartens möjligheter och kapacitet inte sätts i relation till överbelastade väg- och järnvägstransporter.

Dessa problem finns inte för sjöfarten. Sjöfart är ett miljöeffektivt transportslag, är säkert och har stor kapacitet att avlasta andra transportslag. Dessutom är sjöfart förknippat med låga tröskeeffekter – kostnaderna för kapacitetsökning är mycket låga. Om regeringen ska leva upp till sin förhoppning att skapa Europas bästa regelverk för sjöfart bör följande åtgärder göras snarast möjligt.

Sjöfarten är ett trafikslag bredvid andra, och bör behandlas därefter. För att kunna uppnå en bra och snabb övergång till sjöfarten krävs att alla trafikslag konkurrerar på samma villkor.

Även om sjöfarten inte är lika underhållskrävande som övriga transportslag behövs det anslag för att öka befintliga hamnars, slussars och kanalers kapacitet för att kunna förflytta godstrafiken till sjön.

I regeringens maritima strategi skriver man att det ur miljösynpunkt är angeläget att åtgärder vidtas som innebär att respektive trafikslag betalar sina externa samhällskostnader. Detta gör sjöfarten men inte övriga trafikslag. Sjöfarten står för 96

procent av de kostnader som verksamheten belastar samhället med; motsvarande kostnadstäckning för väg är 60 procent och enbart 24 procent för järnvägen.

Enligt regeringens maritima strategi är det av stor vikt att stärka sjöfartens konkurrenskraft i syfte att bidra till ett mer utvecklat transportsystem och ytterst för att svensk industri ska kunna vidmakthålla och utveckla sin konkurrenskraft. Regeringens långsiktiga ambition är att trafikslagen ska konkurrera på lika villkor.

Sjöfartsverket är ett av Sveriges tre affärsverk. Detta innebär att Sjöfartsverket primärt finansieras via avgifter från handelssjöfarten. Dessa avgifter består av farledsavgifter, lotsavgifter och övriga avgifter. Den 25 juni 2015 fick Sjöfartsverket i uppdrag av Regeringen att utarbeta en ny finansiell modell. Detta uppdrag ämnade ta fram en finansiell modell som säkerställde en ekonomi i balans. Att Sjöfartsverket är ett affärsverk och inte anslagsfinansierat likt Trafikverket, innebär att om färre fartyg trafikerar svenska vatten blir avgiften högre. Sjöfartsverket bör få samma anslagsfinansiering som Trafikverket kombinerat med de brukaravgifter som finns idag för Trafikverket.

Regeringen bör tillsätta en utredning som behandlar konkurrensneutraliteten mellan transportslagen och tar fram de faktiska kostnaderna för samhället för respektive transportslag.

Fartyg som byggs och utrustas för inlandssjöfart tillåts bara trafikera vattenområden som har definierats som inre vattenvägar. Men i dessa vatten är det även tillåtet att fortsätta använda de fartyg som uppfyller övriga aktuella regler för vattenområdet. Att få igång trafik på de inre vattenvägarna vilket resulterar i att avlasta trafik från vägarna och kanske även järnvägarna måste vi hjälpa sjöfarten genom att minska kostnader för att bedriva sjöfart. Regeringens strategi för inre vattenvägar har inte fått något större genomslag på de två år den har funnits. För att få igång en IVV-trafik kan man i ett första steg stimulera sjöfarten genom att man tar bort farledsavgifterna i 5 år eller helt över tid. Vi sverigedemokrater vill hjälpa sjöfarten att få så goda förutsättningar som möjligt; genom lägre kostnader ger man sjöfarten incitament att satsa på att bygga upp en trafik på våra inre vattenvägar och vi ger regeringen i uppgift att snabbtreda om att se över farledsavgifterna på våra inre vattenvägar för att stimulera trafik på de inre vattenvägarna.

Sjöfarten är en viktig näring och tyvärr belyser man inte dess möjligheter att frakta gods utan att bygga nya vägar och helt utan trängsel. Fartygen har en överlägsen förmåga i att

kunna frakta mycket gods. De största fartygen kan lasta ca 20 000 TEU:s och de mindre runt 500 TEU:s.

500 TEU:s på ett fartyg motsvarar 250 dragbilar med 40 fots (12 meter) container på släpet. Om gods finner nya vägar och söker sig till vattenvägarna ger det miljövinster och mindre vägslitage.

Kustsjöfart i svensk bemärkelse betyder trafik mellan svenska hamnar. Kustsjöfarten dominerade godstransportarbetet i Sverige under stora delar av 1900-talet innan lastbilstrafiken allt mer tog över. Fartygstrafik mellan svenska hamnar skulle i ökad utsträckning kunna komplettera och avlasta landtransporterna. I en framtid kan en kustsjöfartslösning också vara en del av en inlandssjöfartstransport. För att främja kustsjöfarten och få mer gods på vatten måste man se över farledsavgifterna för kustsjöfart. Det är inte rimligt att fartyg får betala farledsavgift varje gång de ska in till en hamn och hämta gods, vilket medför att fartygen p.g.a. kostnaderna väljer att inte gå in i hamnar där det finns mindre mängd gods pga kostnadsskäl. Godset fraktas med största sannolikhet på lastbil istället. Genom en lättnad på farledsavgifterna eller kanske slopade farledsavgifter på kustsjöfart ger man även fler jobb i hamnarna då fartygen kan göra fler stopp och hämta gods. Sverigedemokraterna anser att regeringen omgående bör starta en utredning om hur man kan få ner farledsavgifterna eller slopa de helt på kustsjöfart.

2015 riktades ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt borde se över frågan om hur ett införande av alkobommar i hamnar kan genomföras. Alkobommar utgör den i särklass viktigaste kontrollen för att hindra lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor att i onyktert tillstånd köra in och trafikera de svenska vägarna. Genom att införa automatiska kontroller av nykterhet och en tydlig information till chaufförerna redan när de åker ombord på färjorna, att de kommer att passera nykterhetskontroller när de anländer till Sverige ger en betydande minskning av andelen onyktra förare. Sverigedemokraterna har respekt för att hamnarna får större logistiska problem med flöden genom hamnarna men att en säker och nykter trafikmiljö uppväger. Sverigedemokraterna vill se en ökad användning av alkobommar i våra hamnar för att därmed hindra att onyktra förare trafikerar våra vägar.

Från och med den 1 april 2015 är det förbjudet för fritidsbåtar att tömma latrintanken rätt ut i sjön. I stället ska tömningen ske vid en toatömningsstation i land så att avfallet kan tas om hand i reningsverk. För den som bryter mot förbudet väntar böter eller i värsta fall fängelse i upp till två år. Kryssningsfartygen som trafikerar Östersjön har ett

undantag och får således tömma sitt avlopp till havs. Sverigedemokraterna inför därför, i väntan på att den internationella överenskommelsen på området träder i kraft 2019/2023, en stimulans i form av avskaffad farledsavgift för de kryssningsfartyg som lämnar sitt grå- och svartvatten i hamnarna i stället för att dumpa det i Östersjön som leder till övergödning och stora algblomningar.

Per Klarberg (SD)

Jimmy Ståhl (SD)

Tony Wiklander (SD)