

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:1374

av **Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD)**

Konkurrensneutralitet

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda konkurrensneutraliteten mellan transportslagen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

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 företagens 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.

Konkurrensneutralitet

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 kostnadsäckning 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.

Ett nytt avgiftssystem utreds av Sjöfartsverket, men detta system tar inte bort grundproblematiken med en myndighet som finansieras av anslag och vars alla kostnader ska bäras upp av de som brukar systemet. 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.

Jimmy Ståhl (SD)

Carina Herrstedt (SD)