

Motion till riksdagen 2009/10:T253

av **Lars Gustafsson och Lennart Sacrédeus (kd)**

Isbrytning

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att finna en ny finansieringsform för isbrytarverksamheten.

Motivering

Den svenska flottan av isbrytare förblir ett viktigt inslag i Östersjön. Den sammanlagda kostnaden för isbrytningen ligger på drygt 200 miljoner kronor per år. Normala vintrar krävs det isbrytarassistans i både Bottenhavet och Bottniska viken. Under svårare vintrar krävs assistans långt ner på ostkusten och mot Öresund. Sverige har idag fem isbrytarfartyg. Eftersom fartygen riskerar att bli oanvända under stora delar av året är de flesta byggda för att utföra uppgifter även under sommarhalvåret. Ankarhantering på oljefält, expeditioner till Nordpolen eller sjömätning utgör uppgifter som bidrar till att ekonomiskt effektivisera och finansiera själva isbrytarverksamheten. Ett traditionellt nära samarbete med den finska isbrytarflottan utvecklas till att också inkludera ryska och baltiska båtar.

Finansieringen av verksamheten sker idag med hjälp av farledsavgifter. Fartyg som trafikerar farleder till svenska hamnar måste erlägga denna avgift och på det sättet trygga behovet av isbrytarassistans. Problemet med denna solidariska finansieringsform är att sommargående trafik och trafik längs den isfria västkusten också måste betala för farledsavgifter som de själva inte nyttjar.

Farledsavgifter ökar avståndshandikappet mellan sjöfart och annan svensk industri. Isbrytning är vinterväghållning av sjömotorvägar och bör bekostas lika som övrig väghållning av de allmänna medlen. Med det ökande samarbete som tagit form mellan länder i den baltiska havsregionen, har målsättningen för en säker och pålitlig navigation genom fruset vatten formaliserats genom samarbetsorganisationen Baltic Icebreaking Management (BIM) där

Fel! Okänt namn på

Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Lettland, Litauen, Norge, Polen och Ryssland ingår. EU är redan idag en finansiär av projekt relaterade till BIM:s verksamhet och borde utöka sin roll för att med regionstöd kunna finansiera hälften av de kostnader som är associerade med isbrytarverksamheten.

I Lotsutredningens betänkande (SOU 2008:53) försöker utredaren skjuta frågan om isbrytningens långsiktiga finansiering framför sig, för att övervägas i ett sammanhang tillsammans med införande av kilometerskatt. En sådan skatt är emellertid behäftad med problem för näringslivet och saknar politiskt stöd i regeringen. Utredningen nämner samtidigt möjligheten att komplettera den befintliga avgiftsfinansieringen med en särskild isbrytningsavgift, så att kostnaderna i högre grad träffar de som nyttjar tjänsten. Utredaren föreslår också ett utvidgat kommersiellt utnyttjande av isbrytarna för att minska underskottet i verksamheten. Dessa förslag i utredningen bör övervägas vidare av regeringen.

Sjöfartsverket är involverat i och utvecklar det internationella isbrytarsamarbetet med frågan om en harmoniserad isbrytarreglering. Uthyrningen av isbrytare för olika forskningsexpeditioner under icke isbrytarsäsong och till andra länders isbrytning har varit framgångsrik med bibehållen hög beredskap i svenska farleder och farvatten. Isbrytning är en gemensam nytta för alla som bedriver sjöfart på Östersjön, vilket talar för en medfinansiering med EU-medel. Staterna i de länder som berörs bör stå för delar av finansieringen. När det gäller sjömotorvägarna är det viktigt att de ses som gemensamma EU-projekt, i likhet med övriga transeuropeiska transportnätverksprojekt (TEN-T-projekt). Därför vore det naturligt att isbrytningen i sjömotorvägarna finansieras via EU. Regeringen har också i infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35) uttryckt entusiasm över att Sjöfartsverket jobbar med isbrytningsfrågorna i detta forum och betonar vikten av att Sjöfartsverket fortsätter med det. Vikten av detta arbete kan inte nog understrykas.

Stockholm den 1 oktober 2009

Lars Gustafsson (kd)

Lennart Sacrédeus (kd)