

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-06-21
Besvaras senast
2021-07-05

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:3287 Lotsplikten på inre vattenvägar

Den 1 juni fick Sverige igång sin första godspendel i tidtabellsbunden trafik med trafik mellan Stockholm Norvik och Mälarderhamnar. Trafiken kommer att bedrivas med ett fartyg som är EU-klassat för just inre vattenvägar, något som möjliggjorts genom den utökning av inre vattenvägar som precis blivit godkänd av Transportstyrelsen. Dessutom har Sjöfartsverket, med stöd av Trafikverket, genomfört åtgärder i farleden ut från Norvik för att möjliggöra denna typ av trafik.

Linjen beräknas avlasta det redan hårt belastade vägnätet i och runt Stockholm från cirka 400 lastbilar i veckan. Därigenom förbättras trafiksäkerheten på våra vägar, och luftföroreningarna minskar liksom påverkan på vårt klimat.

När linjen nu startas visar det sig att lotskostnaden utgör hela 42 procent av den totala transportkostnaden. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) släppte 2020 en rapport som bekräftar denna bild. Rapporten *Sjötrafik i Vänern och Mälaren – transportkostnader, avgifter och transportmönster* visar att för Mälaren utgjorde farledsavgiften mellan 1,3 och 2,8 procent av de totala transportkostnaderna före avgiftsförändringen 2017 och mellan 2,2 och 4,5 procent efter avgiftsförändringen 2018. Lotsavgifterna utgjorde mellan 1,5 och 2,7 procent av transportkostnaderna 2017 och mellan 3,5 och 6,1 procent 2018. Både före och efter förändringen i avgiftssystemet har lotsavgifternas andel av de totala avgifterna per deklarerat anlop (farleds- plus lotsavgifter) legat på cirka 80 procent i Mälaren. Rapporten baseras på transportkostnader för fartyg i längre rutter, det vill säga till och från Asien. Mälarderhamnars kunder som kör linjefartyg England–Holland–Tyskland redovisar med ”öppna böcker” de statliga avgifternas andel på 22–24 procent per deklarerat anlop. Både omfattningen på kraven för lotsplikt och storleken på lotsavgifterna är avsevärt större än i Europa.

Det är i fartygsrutter inom Europa, tillsammans med inlandssjöfarten, som den faktiska överflyttningspotentialen mellan väg och sjö finns. Det är också där vi har Sveriges största handelsutbyte.

Transportstyrelsen reglerar lotsplikten för sjöfarten och har i sitt nya förslag till lotsföreskrifter visat att lotspliktsreglerna snarare blir ännu strängare för just Mälaren. Regeringen indikerade i den nationella godsstrategin att Sverige ska erbjuda det bästa regelverket för sjöfarten i Europa och att åtgärder för att

underlätta tillämpningen av de nya regelverken ska prioriteras. Vidare pekar regeringen på att den ska se över hur ett mer riskbaserat lotspliktsregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Vad avser ministern att göra för att möjliggöra för godspendlar på Mälaren genom mer funktionsbaserade lotskrav likt det som finns på kontinenten?

.....

Mikael Larsson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander