

## Motion till riksdagen 2012/13:T356

av Anita Brodén m.fl. (FP)

# Vattenvägarnas och sjöfartens betydelse

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att överföra godstrafik från vägar till båtar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Väner och Mälaren bör införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tonnageskatten.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Yrkande 3 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

## Motivering

För att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser minskas radikalt. Det kräver naturligtvis många typer av åtgärder inom alla samhällssektorer där minskade utsläpp från transportsystemet är centralt.

Ser man det ur energisynpunkt är bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten, därefter kommer järnvägen, sedan lastbilstrafiken och dyrast är flyget. För att framgångsrikt kunna minska utsläppen bör så mycket godstrafik som möjligt föras över från lastbil till järnväg och båt. En sådan utveckling har stöd i dagens arbetssätt med förutsättningslös transportövergripande analys för att ta fram effektivaste transportslag.

Sverige har drygt 50 hamnar, och vattenvägarna är en stor möjlighet att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Stora godsvolymer kan då transporteras på fartyg med minimal energiåtgång. Det finns stora möjligheter att utveckla och öka sjöfarten både inrikes och i Sveriges närområde, och detta bör kunna genomföras relativt snabbt.

Infrastrukturen finns till stora delar redan på plats, och kostnaderna för underhållet av vattenvägarna är närmast försumbara om man jämför med landtransporter på järnväg och väg.

En förutsättning är då att infrastrukturen, i form av järnvägar och vägar kopplade till hamnarna, ger en effektiv övergång från sjöfart till landtransport.

Inrikessjöfarten är under tio procent av godshandlingen i våra svenska hamnar, vilket får anses vara lågt med tanke på våra förutsättningar med lång kust och möjlighet till inlandssjöfart via Väner och Mälaren. Ett vanligt Vänerfartyg motsvarar 100 långtradare eller 75 järnvägsvagnar. Fyra fartyg på Göta älv varje vardagsdygn motsvarar med andra ord 400 långtradare eller 15 långa tåg. Det finns redan idag företagsekonomiska förutsättningar för en containerälvpendel i slinga mellan Göteborg, hamnläge Vänersborg och Kristinehamn.

Den omfattande renovering av slussystemet i Göta älv som skett under augusti–september 2011 är naturligtvis en grundläggande förutsättning för att utveckla den stora potential som finns för ökad Vänertrafik och inger framtidstro. Ett stort hinder för utveckling av inre sjöfart i Sverige är dock att våra inre vattenvägar ännu inte är införlivade i EU:s gemenskapslagstiftning som rör inre sjöfart. Den process som nu pågår om ett införlivande av EU:s regelverk för inre vattenvägar även i Sverige bör resultera i att denna förändring genomförs. Detta måste naturligtvis ske utan att sjösäkerheten äventyras. Det är inte minst viktigt med tanke på att våra inre vattenvägar också är vattentäkter för ett stort antal människor. Mälaren förser cirka två miljoner människor med råvatten, Göta älv är råvattentäkt för Göteborg och Väner betjänar många orter kring sjön.

Det är mycket olyckligt att tonnageskattebeslutet ännu inte verkställts. En skatt som efterfrågats av redarna i många år och som efter skatteutskottets initiativ blev ett riksdagsbeslut våren 2007. Huvudargumentet för att införa tonnageskatt i Sverige är att svenska rederier måste få samma villkor som sina konkurrenter i EU. Tonnageskatt ger möjlighet att välja bästa tidpunkt, utifrån

**Fel! Okänt namn på**

marknadsläget, för försäljning av äldre tonnage och för anskaffning av nya, säkrare och mer miljövänliga fartyg. Svenska rederier är världsledande när det gäller både säkerhet och miljöarbete och måste få förutsättningar att fortsätta med detta arbete. Finanskrisen har slagit hårt mot sjöfarten genom minskad efterfrågan på transporter, vilket gör det än viktigare med konkurrensneutralitet. Vi har nu hamnat i ett kritiskt läge där utflaggning av fartyg ökat dramatiskt. Fartyg flyttas till ett annat land som har tonnageskatt, vilket i princip är alla sjöfartsnationer inom EU. Valet att inte lägga sin nyanskaffning av fartyg i Sverige är tyvärr ganska självklart. Följden blir att arbetstillfällena försvinner från Sverige, och det gäller även verksamhet i land. Folkpartiet har drivit tonnageskattefrågan under många år då vi anser att den är viktig för att handelsflottan i Sverige ska utvecklas och få likvärdiga förutsättningar som andra EU-länder.

Stockholm den 4 oktober 2012

*Anita Brodén (FP)*

*Nina Lundström (FP)*

*Lars Tysklind (FP)*