

FP2001

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:3

av Lars Tysklind och Nina Lundström (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 väg till båt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det vid införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar ska finnas så få svenska särregler som möjligt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren i samband med införlivandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en tonnageskatt.

Inre sjöfart

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

Ser man det ur energisynpunkt är bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten, därnäst 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 klart stöd i dagens arbetssätt med förutsättningslös transportövergripande analys för att ta fram effektivaste transportsätt i varje enskilt fall.

Sverige har med sina drygt 50 hamnar stora möjligheter att utveckla och öka sjöfarten både inrikes och i Sveriges närområde och detta bör kunna genomföras relativt snabbt.

2012 meddelade infrastrukturministern att regeringen har för avsikt att införliva EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk lagstiftning.

Genom lägre kostnader och regelförenkling kan införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar få positiva effekter på godstransporter med sjöfart på Göta älv, Vänern och Mälaren. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka.

Ett antal beslut har redan fattats när det gäller införandet av EU:s regelverk för inre sjöfart, vilket är bra.

För att inre sjöfart ska kunna utvecklas måste den vara konkurrenskraftig jämfört med övriga trafikslag. Avgörande är då att regelverket innehåller så få svenska särregler som möjligt och det måste vara utgångspunkten i kommande beslut.

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 Vänern betjänar många orter kring sjön.

Mycket av sjöfartens infrastruktur finns redan på plats, men planering måste nu ske för ytterligare investeringar i våra inre vattenvägar. Det gäller t.ex. nya slussar i Trollhätte kanal.

En annan förutsättning är att infrastrukturen, i form av järnvägar och vägar, kopplade till hamnarna, ger en effektiv övergång från sjöfart till landtransport. Stora godsvolymer kan då transporteras på fartyg med minimal energiåtgång.

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.

Tonnageskatt

Införande av tonnageskatt skulle ha stor betydelse för att stärka konkurrenskraften för att öka antalet svenskflaggade fartyg. Därför har Folkpartiet drivit tonnageskattefrågan under många år då vi anser att det är viktigt att den svenska rederinäringen ska kunna utvecklas med likvärdiga förutsättningar som andra EU-länder. Tonnageskatt ger möjlighet att välja bästa tidpunkt, utifrån 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. Det är naturligtvis positivt att det för närvarande pågår ett arbete med att utreda förutsättningarna för införande av tonnageskatt, men det viktiga är att införandet sker så snart som möjligt. Vi är nu i ett

kritiskt läge där utflaggning av fartyg ökat dramatiskt de senaste åren. Fartyg flyttas till andra länder 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 arbetstillfällen försvinner från Sverige och det gäller inte minst verksamhet i land.

Lars Tysklind (FP)

Nina Lundström (FP)