

Motion till riksdagen 2012/13:T509

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Klimat och tunga transporter

Sammanfattning

Klimatfrågan är en av vår tids största utmaningar. För att komma tillrätta med de ökande utsläppen måste alla sektorer i samhället bidra. För transportsektorn är utmaningarna särskilt stora, inte minst för den tunga trafiken som fortsätter att öka år efter år. Trenden med ökande lastbilstrafik måste brytas för att vi ska kunna nå klimatmålen. Därför är de tunga transporterna en avgörande pusselbit i klimatpolitiken.

Miljöpartiet de gröna presenterar i denna motion ett antal förslag som alla leder oss närmre hur både järnvägen och sjöfarten ska kunna ta över en större del av de tunga transporterna. Vinsterna är många. Både för miljön och för människor; minskad klimatpåverkan, tryggare trafik på vägarna och renare luft är bara några av effekterna.

Övergripande föreslår vi ett klimatpolitiskt ramverk, som innebär en årlig uppföljning av klimatutsläpp och åtgärder som gör att vi når målen. Ett sådant ramverk skulle få betydande konsekvenser för transportsektorn.

Vi föreslår en särskild satsning på en godspott för klimatsmarta transporter, bland annat med satsningar på längre och tyngre tåg och lågtrafikerade banor parallellt med införandet av en avståndsbaserad lastbilsskatt och ett nej till regeringens ensidiga höjning av banavgifterna.

Vi presenterar ett sjöfartspaket med flertal åtgärder för hur sjöfarten ska kunna bli en del i klimatomställningen. Sjöfarten har en stor potential att ta över en del av det gods som idag går med lastbil på vägarna. Det förutsätter att sjöfarten minskar sina miljö- och hälsopåverkande utsläpp. Därför ingår även skarpare miljökrav på sjöfarten som en del i paketet. Det största nya förslaget handlar om att utreda att införa en NO_x-avgift efter norsk modell – med finansiering av investeringar i biogas och konvertering av fartyg.

Vi efterlyser mer effektiva lastbilar och föreslår en koldioxidifferentierad fordonsskatt för tunga lastbilar, så snart EU fastställt etablerade mätmetoder. Sverige bör också driva frågan om att ställa hastighetskrav på tunga fordon i EU. Det ger både miljö- och trafiksäkerhetsvinster.

Fel! Okänt namn på

Med dessa förslag kan de tunga transporterna börja bli en del av lösningen på klimatfrågan, istället som enbart en del av problemet. Redan idag finns möjligheter till snabb omställning. Det som krävs är tydliga mål och en viljeriktning från politiken som prioriterar det klimatsmarta framför det klimatförstörande.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Förslag till riksdagsbeslut	4
Klimatfrågan – vår tids största utmaning	6
De tunga transporternas klimatpåverkan	6
Möjligheten att styra över från lastbil till järnväg och sjöfart	6
Sjöfartens potential till snabb klimatomställare	7
Politiska förslag.....	8
Ett klimatpolitiskt ramverk	8
Godspott för klimatsmarta transporter	9
Möjliggör längre och tyngre tåg.....	9
Satsa på kombiterminaler.....	10
Ökad elanslutning för fartyg i hamnar	10
Samordnade transporter i staden	10
Lågtrafikerade banor	10
Klimatmässig prissättning av transporterna	10
Nej till regeringens höjning av banavgifterna	10
Likvärdig energibeskattnig av diesel och bensin.....	11
Avståndsbaserad lastbilsskatt.....	11
Internationell koldioxidbeskattnig för sjöfart och flyg.....	11
Differentiering av farledsavgifter utifrån klimat	12
Sjöfartspaket – för snabb klimatomställning.....	12
Utred införande av NO _x -fond utifrån norsk modell.....	12
Prioritera strategiska hamnar och godsnode/kombiterminaler	13
Inför tonnageskatt med omställningsfond för klimat och miljö	13
Energieffektivisering av Gotlandstrafiken och vägfärjetrafiken	13
Lägre hastigheter och ruttplanering.....	14
Inför inre vattenvägar.....	14
Klassa hela Europas vatten som svavel-, kväve- och partikelkontrollområde	15
Effektivare lastbilstrafik.....	15
Koldioxiddifferentierad fordonsskatt för lastbilar	15
Krav på hastighetsefterlevnad i tunga fordon.....	16

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrätta ett klimatpolitiskt ramverk.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en särskild godspott inklusive satsningar på lågtrafikerade banor.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens höjning av banavgifterna bör avbrytas, i väntan på att en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt införs.
4. Riksdagen beslutar att höja energiskatten på diesel med 20 öre 2015, som ett led i att skapa likvärdig beskattning mellan bensin och diesel.¹
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt i Sverige.¹
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda en NO_x-fond enligt norsk modell.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande för att införa koldioxidskatt på internationellt flyg och internationell sjöfart.¹
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att differentiera farledsavgifterna även utifrån koldioxid.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera strategiska hamnar och godsnoder.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i utredningsarbetet kring införandet av en tonnageskatt även ta med införandet av en omställningsfond för klimat och miljö.¹
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ställa krav på energieffektivisering i Gotlandstrafiken och vägfärjetrafiken.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur Sverige på olika plan kan driva på frågan med lägre hastigheter och bättre ruttplanering inom sjöfarten.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa inre vattenvägar enligt EU:s definition.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör driva frågan om att utöka Östersjöns och Nordsjöns svavelkontrollområden till att även innefatta kväve och partiklar.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör vara pådrivande för att hela Europas vatten ska bli utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en koldioxiddifferentierad fordonsskatt för lastbilar.¹

Fel! Okänt namn på

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör ställa krav på tunga lastbilars hastighetsefterlevnad i EU så att det blir obligatoriskt i alla fordon senast 2020.

¹ Yrkandena 4, 5, 7, 10 och 16 hänvisade till SkU.

Fel! Okänt namn på

Klimatfrågan – vår tids största utmaning

Den pågående klimatförändringen gör att planetens framtid står på spel. Den påverkar enskilda människors liv, den globala ekonomin och till och med överlevnaden för vissa nationer. Bristen på verkningsfull klimatpolitik gör att utsläppen av växthusgaser fortsätter att öka. Det råder ett enormt gap mellan naturvetarnas rapporter om de faktiska förändringar av klimatet som sker och kommer att ske och de åtgärder politiker beslutar om. Politiska ledningar för länder ursäktar sin egen inaktivitet med andras brist på ansvar.

Att begränsa den globala klimatförändringen är en av Miljöpartiet de grönas viktigaste politiska uppgifter. Sverige har tidigare spelat en avgörande roll i den internationella klimatpolitiken, både genom att gå före som det goda exemplet och att bedriva ett ansvarsfullt förhandlingsarbete inom FN och andra sammanhang. Sverige kan spela den rollen igen och det behövs mer än någonsin.

De tunga transporternas klimatpåverkan

Sedan 1990 har koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökat med 9 procent.¹ Det beror framför allt på att lastbilstrafiken har ökat, och fortsätter att öka. Om trafiken (både lastbilar och personbilar) istället hade varit konstant sedan 1990 skulle utsläppen av koldioxid ha minskat med 13 procent.²

Att ställa om godstrafiken så att alltmer kan transporteras på spår eller med fartyg är en förutsättning för att vi ska kunna nå klimatmålen. Det har dessutom andra vinster genom att det leder till tryggare vägtrafik, minskat slitage på vägarna och renare luft.

Möjligheten att styra över från lastbil till järnväg och sjöfart

Det finns stora möjligheter att flytta över gods från vägarna till järnväg och sjöfart. Trafikverket räknar med att det finns en potential att minska trafikökningen på lastbil med 13 procent till 2030 genom överflyttning till sjöfart och järnväg.³ Att det inte händer redan idag beror framförallt på att den fossila energin är för billig och att det finns stora kapacitetsbrister i järnvägen. Därför behövs ett brett spektrum av åtgärder både med satsningar på järnväg och med ekonomiska styrmedel som leder till en klimatmålsstyrd prissättning av transporterna.

¹ Trafikverket, PM Minskade utsläpp av koldioxid från vägtrafiken, 2012-05-08. Ökning med 9 procent från 1990 till 2011.

² Ibid, s. 12.

³ Trafikverket, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, 2012:105, s. 30.

Sjöfartens potential till snabb klimatomställare

Sjöfarten är en viktig pusselbit som ofta glöms bort i klimatdebatten. Sveriges drygt 50 hamnar och vattenvägar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Då gods transporteras i låga hastigheter till sjöss är klimatpåverkan liten. Däremot är utsläpp av svavel, kväve och partiklar desto större. En förutsättning för att sjöfarten ska kunna bli en klimatomställare är därför att det ställs skarpare miljökrav på sjöfarten. IMO:s svaveldirektiv är ett steg i rätt riktning.

I dag bär inte de olika transportslagen sina egna kostnader. Därför är införande av lastbilsskatt avgörande för att ge sjöfarten rätt förutsättningar att bli ett klimateffektivt alternativ till de tunga lastbilar som idag blir allt fler på vägarna. I dag betalar lastbilstrafiken för drygt hälften av sina externa kostnader⁴, som miljöpåverkan, slitage på vägarna etc. Sjöfarten har farleds- och lotsavgifter, däremot inte lastbilarna. Avgifterna finansierar delar av Sjöfartsverkets verksamhet. Det krävs styrmedel som leder till en klimatmålsstyrd prissättning av transportslagen.

Energiförbrukningen för ett fartyg ökar med kvadraten av hastigheten, vilket innebär att en fördubblad hastighet ger en fyrdubblad energiförbrukning. Därför är låga hastigheter en nyckelfråga för att sjöfarten ska kunna vara en del av klimatomställningen. Sjöfartens befrielse från klimatskatter gör den mindre effektiv än vad den skulle vara med tydliga styrmedel.

Enligt en studie från International Maritime Organization (IMO) från 2009 beräknas förbättrad fartygsdesign och förbättrad drift kunna minska sjöfartens koldioxidutsläpp med upp till 75 procent⁵. Stora minskningar är således inte bara nödvändiga, utan också av marginell kostnad för sjöfarten, som också har mycket att vinna på en mer energieffektiv användning av bränslet. IMO beräknar att nuvarande fartyg skulle kunna minska sina koldioxidutsläpp med 255 miljoner ton, en minskning med ungefär 20 procent, utan några extra kostnader.

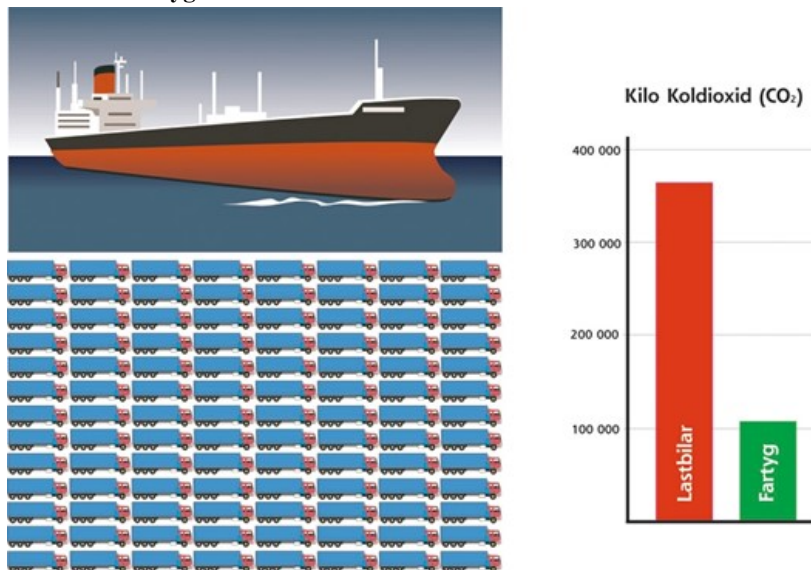
2 700 ton sågat virke får plats i ett Vänermax-fartyg, det motsvarar 104 lastbilar med semitrailers. Intill Vänern och Mälaren finns en stor basindustri som är beroende av sjöfarten. I Mälaren skulle man behöva få in större fartyg för att sjöfarten ska överleva, vilket kräver en breddning av slussen i Södertälje. Hamnföretagen i Vänern och Mälaren menar att sjöfartstrafiken skulle kunna fördubblas om bättre förutsättningar fanns. För Mälarhusarnas del motsvarar det 240 000 färre lastbilar på vägarna.

⁴ Riksdagens utredningstjänst, Dnr 2010:1406.

⁵ "Air pollution from ships" producerat av bl.a. Luft- och klimatsektariatet, T&E, m.fl., <http://www.airclim.org/factsheets/shipping08.pdf>.

Fel! Okänt namn på

Bild 1 Antalet lastbilar för att transportera samma godsmängd som ett Vänermax-fartyg



Källa: Vänerhamn AB

Politiska förslag

Ett klimatpolitiskt ramverk

Som en övergripande åtgärd för att få långsiktighet, målstyrning och transparens i den svenska klimatpolitiken föreslår Miljöpartiet ett klimatpolitiskt ramverk enligt samma modell som det finanspolitiska ramverket – med strikt budgetkontroll, långsiktiga mål, utsläppstak, budgetperioder och budgeteringsmarginal – för de svenska utsläppen av växthusgaser. Det klimatpolitiska ramverket bör ange tydliga regler för exempelvis hur uppföljning och redovisning ska ske. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Samtidigt måste ramverket medge utrymme för politiska prioriteringar och val av styrmedel samt vara flexibelt för oväntade händelser i omvärlden. Ett sådant regelverk finns sedan flera år i Storbritannien, och i Danmark finns liknande planer. Miljöpartiet söker ett brett politiskt samarbete kring ett sådant ramverk för Sverige.

Detta ramverk skulle få stora konsekvenser för transportsektorn, vars klimatpåverkande utsläpp är orimligt stora. För att nå klimatmålen krävs en omprioritering av resurser från väg till järnväg och andra klimatsmarta transporter. I Trafikverkets kapacitetsutredning finns en möjlighet att göra ett vägval till förmån för klimatet. Där finns konkreta åtgärder som gör det möjligt att minska fossilberoende inom vägtransportsektorn med 80 procent till 2030. För att nå dit krävs exempelvis investeringar i järnväg. Men det räcker

inte. Det behövs också ekonomiska styrmedel som gör att flyg- och vägtrafik med stor klimatpåverkan får betala för sig. På så sätt ökar också incitamenten att göra en verklig klimatomställning av transportsektorn.

Godspott för klimatsmarta transporter

I de tågsamtal som Miljöpartiet fört under året, bland annat med näringsliv och fackföreningar, har det framkommit att det finns stora behov av satsningar på hållbara godstransporter. I dagsläget är utvecklingen snarare att mer och mer gods går över till lastbil. Denna utveckling måste brytas om vi ska ha en rimlig chans att nå klimatmålen.

Regeringens satsning på Malmbanan är ett bra första steg för en hållbar godstrafik för gruvnäringen. Miljöpartiet föreslår även att det ska byggas en järnväg till gruvan i Kaunisvaara, Pajala, vilket är den bästa lösningen för tungt gods. Miljöpartiet anser att vi bör hitta lösningar där även gruvindustrin kan bidra till spårutbyggnaden då det är en bana renodlad för godstrafik.

Miljöpartiet föreslår en särskild satsning på en så kallad godspott, för finansiering av ett flertal olika investeringar för att skapa klimatsmarta godstransporter. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Denna pott kan också ses som ett svar på branschens förslag om att inrätta en s.k. marknadspott för viktiga och oförutsedda investeringar. Vi anslår 3,6 miljarder kronor i detta syfte under budgetperioden (2013–2016), med en successiv upptrappning från 700 miljoner kronor år 2013, 900 miljoner kronor år 2014 till 1 miljard kronor både år 2015 och år 2016. Investeringarna kan bland annat användas till satsningar inom nedanstående områden.

Möjliggör längre och tyngre tåg

Det är tekniskt möjligt att köra godståg som är 1 500 meter långa och väger 3 000 ton, vilket är mer än dubbelt så långa och dubbelt så tunga än i dag.⁶ Med sådana tåg går det att fördubbla gods kapaciteten på järnvägen. I USA körs 2–3 km långa tåg som tillåter två containrar på varandra. Järnvägens andel av godstransporterna är också väsentligt högre i USA än i Europa. I dag är 650 meter långa tåg möjliga att köra på stora delar av järnvägsnätet i Sverige men det finns delar där mötesstationerna är kortare vilket försvårar för längre tåg. I vitboken sätts som målsättning att viktiga stråk bör ha åtminstone 1 000 meter långa mötessträckor. För att möjliggöra längre och tyngre tåg krävs järnvägsombyggnader, till exempel i form av längre mötesplatser och längre terminaler.

⁶ Trafikverket, underlagsrapport till kapacitetsutredningen Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, s. 45.

Fel! Okänt namn på

Satsa på kombiterminaler

Möjligheten att lasta om gods mellan järnväg, sjöfart och väg är avgörande för att hitta klimatsmartare godslösningar. Vi vill att statens möjlighet att delfinansiera denna typ av investeringar ska öka.

Ökad elanslutning för fartyg i hamnar

Miljövinsterna med elanslutning för fartyg i hamn är stora. Ett elanslutet rorofartyg förbrukar vid ett genomsnittligt hamnuppehåll i storleksordningen 5 000–20 000 kWh, vilket motsvarar vad en normalstor villa förbrukar under ett år.⁷ Göteborgs hamn har ett långsiktigt mål om att 40 procent av samtliga fartygsanlöp ska vara elanslutna år 2015. För att möjliggöra det förbereds alla nya kajer i hamnen för elanslutning.

Samordnade transporter i staden

Trafikverket bedömer att den totala potentialen för samdistribution och ruttplanering kan vara 8 procent, varav ruttplanering står för 5 procent.⁸ Att möjliggöra statlig medfinansiering för samordnade transporter i staden skulle minska de tunga transporternas klimatpåverkande utsläpp.

Lågtrafikerade banor

För Miljöpartiet är det självklart att satsa på de så kallade lågtrafikerade banorna, inte minst med tanke på deras viktiga funktion för godstransporter. Det gäller till exempel Dalabanan, Bergslagsbanan, Norra stambanan, Malmbanan, Södra stambanan, Tjustbanan, Stångådalsbanan, Västerdalsbanan, Bohusbanan och Inlandsbanan.

Klimatmässig prissättning av transporterna

Nej till regeringens höjning av banavgifterna

Regeringens ensidiga höjning av banavgifterna slår hårt mot godstrafiken. Under året har exempelvis CargoNet lagt ner till följd av de ökade kostnaderna. Det stora problemet med regeringens politik är att den ensidigt höjer kostnaderna för tågtrafiken, som har låg klimatpåverkan, utan att föreslå motsvarande höjning för lastbiltrafiken, som har stor klimatpåverkan. I väntan på att en avståndsbaserad lastbilsskatt är införd anser Miljöpartiet att regeringens höjningar av banavgifterna ska läggas på is. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

⁷ <http://www.goteborgshamn.se/Om-hamnen/Hallbar-hamn/Hallbarhet/>.

⁸ Ibid.

Likvärdig energibesättning av diesel och bensin

I dagsläget är diesel lägre beskattad än bensin, beroende på en lägre energiskatt. Skälet är att gynna konkurrensutsatt åkerinäring. På detta sätt har diesel blivit mer attraktivt för personbilar, och antalet dieslbilar ökar. Enligt OECD motsvarade nedsättningen en subvention av diesel med 12 miljarder kronor år 2010.⁹ Denna skillnad bör utjämnas, vilket även är ett förslag i Trafikverkets klimatscenario. Därför föreslår Miljöpartiet att energiskatten på diesel höjs med 20 öre år 2015, som ett första steg för att få en likvärdig energibesättning mellan diesel och bensin. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Samtidigt föreslår vi en sänkning av den förhöjda fordonsskatten för dieslbilar, som idag är högre än för bensinbilar som kompensation för den lägre energibesättningen.

Avståndsbaserad lastbilsskatt

Miljöpartiet vill införa en avståndsbaserad lastbilsskatt för att optimera transporterna i det svenska infrastrukturen. Att transportera via järnväg är mycket klimatsmartare än att transportera med lastbil på det svenska vägnätet. Samtidigt finns det sträckor och delar av Sverige där det inte finns något rimligt alternativ till lastbilstransporter. Därför vill vi även införa en geografisk dimension i lastbilsskatten. Det handlar också om att skapa bättre trafiksäkerhet. Varje år förolyckas många trafikant på de svenska vägarna. Lastbilar utgör en betydande riskfaktor på vägarna. Miljöpartiet eftersträvar att skapa rättvisare konkurrensvillkor för svenska åkerier. De drabbas idag av otillbörlig konkurrens från utländska åkerier som kör på svenska vägar till betydligt lägre kostnader än de svenska åkerierna.

Miljöpartiet anser att avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt ska införas på tunga lastbilstransporter senast den 1 juli 2014. Skatten bör utgå med i genomsnitt 14 kronor per mil och differentieras på ett sätt som gör att den är lägre i områden där båt- eller järnvägsförbindelser saknas. I enlighet med EU:s regelverk föreslår Miljöpartiet att den svenska vinjettskatten avskaffas i samband med att lastbilsskatten införs. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Internationell koldioxidbesättning för sjöfart och flyg

Godstransporter är globala. Klimathotet likaså. Det är därför avgörande att även hitta globala lösningar som gör att klimatutsläpp från såväl sjöfart som flyg minskar. En fråga som Sverige bör driva i detta sammanhang är en internationell besättning av koldioxid för flyg och sjöfart. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

⁹ Fores, Grön skatteväxling, s. 65.

Fel! Okänt namn nå

Differentiering av farledsavgifter utifrån klimat

En enig klimatberedning föreslog att det ska finnas en koldioxidkomponent i farledsavgifterna. Trafikverket föreslår också en differentiering utifrån koldioxid. I dagsläget finns redan en differentiering avseende kväve och svavel. I och med införandet av IMO:s svaveldirektiv blir en differentiering på svavel mindre viktig. Dock är kvävet fortfarande av största vikt att åtgärda. Att differentiera farledsavgifter för kväve i större utsträckning än idag är en bra åtgärd, inte minst för att åtgärda kväveutsläppen från befintliga fartyg.¹⁰

Miljöpartiet anser att farledsavgifterna även ska differentieras utifrån koldioxid. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Sjöfartspaket – för snabb klimatomställning

Miljöpartiet presenterar ett sjöfartspaket med flertal åtgärder för hur sjöfarten ska kunna bli en del i klimatomställningen. Sjöfarten har en stor potential att ta över en del av det gods som idag går med lastbil på vägarna. Det förutsätter att sjöfarten minskar sina miljö- och hälsopåverkande utsläpp. Därför ingår även skarpare miljökrav på sjöfarten som en del i paketet. Det största nya förslaget handlar om att utreda att införa en NO_x-avgift efter norsk modell – med finansiering av investeringar i biogas och konvertering av fartyg.

Utred införande av NO_x-fond utifrån norsk modell

I Norge finns en generell skatt på NO_x-utsläpp för fartyg. Fartyg och rederier kan få en nedsättning av NO_x-skatten om det går med i näringslivets NO_x-fond och samtidigt vidtar åtgärder för att minska sina NO_x-utsläpp. Ungefär 600 miljoner norska kronor tillförs på detta sätt NO_x-fonden, som används för att delfinansiera olika typer av NO_x-åtgärder i branschen. Den aktör som är med i fonden och presenterar ett kostnadseffektivt sätt att sänka utsläppen kan ansöka få 75-procentig delfinansiering via fonden.¹¹ Åtgärder kopplade till den norska fonden har idag lett till utsläppsminskningar på totalt 12 000 ton.¹² Över 95 procent av alla de utsläpp som berörs av skatten numera ingår i fonden. Systemet har lett till installation av katalytisk rening och övergång till LNG – kort sagt en framgångssaga. Idag gäller denna skatt enbart på norskt vatten men modellen är tillämpbar på svenska vatten.

Miljöpartiet anser att en NO_x-fond enligt norsk modell bör utredas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Intäkterna från fonden

¹⁰ NO_x-utsläppsområdet (ECA) tar förhoppningsvis hand om utsläppen från nya fartyg från 2016 – förutsatt naturligtvis att Östersjön och Nordsjön, och efterhand också övriga havsområden runt Europa, verkligen blir NO_x-ECAs.

¹¹ Market-based instruments for NO_x-abatement in the Nordic Sea, Per Kågeson. AirClim, Oct 2009, s. 17.

¹² Acid News, No 1, March 2010, <http://airclim.org/acidnews/2010/AN1-10/cutting-nox-emissions-norwegian-way>.

kan exempelvis gå till investeringar som leder till minskade kväveutsläpp, mer förnybara drivmedel och energieffektivisering.

Prioritera strategiska hamnar och godsnode/kombiterminaler

Strategiskt viktiga hamnar och godsnode är viktiga för att öka sjöfartens effektivitet och konkurrensförmåga. Därför bör dessa prioriteras vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag och vid fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Regeringen har däremot valt att inte peka ut strategiska hamnar och godsnode.¹³ Det blir ett hinder för att utveckla sjöfarten, och vi anser att den sjöfartsstrategi som regeringen presenterar i höst bör peka ut strategiska hamnar och godsnode.

Inför tonnageskatt med omställningsfond för klimat och miljö

Syftet med tonnageskatten är att stödja EU:s medlemsländers sjöfartsnäringar och förmå rederierna att registrera fartygen under nationell flagg. En svensk tonnageskatt skulle stärka konkurrenskraften för den svenska sjöfarten. I stort sett samtliga sjöfartsländer inom EU har redan tonnageskatt, och idag ser vi en utflaggning av svenska fartyg, bland annat till våra grannländer Finland och Danmark, som har förmånliga tonnageskatteregler.

Tonnageskatten är rättvis eftersom den baseras på fartygens intjäningsförmåga. Det finns sedan länge en majoritet i riksdagen för att införa en tonnageskatt. Miljöpartiet har medverkat till att regeringen nu tillsätter en utredning om att införa en tonnageskatt. Det är också en effekt av att riksdagen vid ett flertal tillfällen tryckt på för en tonnageskatt. Vi föreslår att utredningen om tonnageskatt även ska titta på hur den kan kombineras med en omställningsfond för klimat och miljö. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Det blir också ett sätt att lösa problem med rederiers obeskatade reserver och latent skatteskulder. Hela eller delar av den latent skatteskulden placeras i en innovationsfond för forskning och utveckling på sjöfartens miljö- och klimatutveckling. På så sätt kan både den svenska sjöfarten och dess arbete för klimat och miljö få en skjuts framåt.

Energieffektivisering av Gotlandstrafiken och vägfärjetrafiken

Det finns möjlighet att ställa krav på energieffektivitet i upphandlingar eller som styrmedel för att till exempel differentiera farleds- eller hamnavgifter.¹⁴ Trafikverket har till exempel hand om upphandlingen av Gotlandstrafiken. Ett första steg skulle kunna vara att ställa krav på effektivisering där. Trafikverket bedriver också egen färjetrafik där energieffektivisering skulle kunna genomföras, inte minst för att statuera positivt exempel. Trafikverket bör ställa krav på energieffektivisering i Gotlandstrafiken och vägfärjetrafiken.

¹³ Regeringens trafikpolitiska proposition 2008/09:35.

¹⁴ Trafikverket, underlagsrapport till kapacitetsutredningen Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, s. 74.

Fel! Okänt namn på

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Hastigheten är också en faktor att ta hänsyn till i detta sammanhang (se rubrik nedan).

Lägre hastigheter och ruttplanering

Med lägre hastigheter inom sjöfarten kan stora miljövinster göras. En sänkning av hastigheten med i snitt 10 procent i en fartygsflotta ger en minskning av koldioxidutsläppen med 19 procent.¹⁵ En motsvarande hastighetsänkning med 25 procent ger utsläppsminskningar på ungefär 58 procent. Utsläppsminskningar av kväve och svavel uppskattas vara i samma storleksordning. Detta är en snabb åtgärd med låga omkostnader för rederierna. Lägre hastigheter var något branschen använde sig av för att sänka kostnaderna under finanskrisen 2008.

Potentialen för utsläppsminskningar genom denna typ av åtgärd är alltså stor. För godset är inte heller snabba transporter den avgörande faktorn utan framförallt att godset ska levereras i tid. En smartare planering av sjöfarten kan ge både lägre kostnader för rederierna samt stora miljövinster. I dagsläget regleras inte hastigheter i sjöfarten, medan det är praxis i väg- och tågtrafik. Det finns olika sätt att gå vidare med regleringar av hastighet:

- ? Överenskommelse på global nivå
- ? Överenskommelse i Arktis (särskilt angeläget med anledning av sotpartiklar)
- ? Överenskommelse i EU
- ? Det finns också möjlighet för ett land att kräva hastighetsbegränsningar för fartyg när de ska angöra landets hamn.

Vi anser att en utredning bör titta på hur Sverige på olika plan kan driva på frågan med lägre hastigheter och bättre ruttplanering inom sjöfarten. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Inför inre vattenvägar

Sverige har idag inte definierat några vatten som inre vattenvägar. För inre vattenvägar inom EU gäller hårdare krav avseende miljö men samtidigt inte lika hårda krav på säkerhet som i övriga vatten. Införandet av inre vattenvägar kan göra det möjligt för Sverige att ställa krav på fartygs koldioxidutsläpp. En utredning som presenterades 2011 har föreslagit detta. Vi anser att Sverige bör definiera inre vatten som inre vattenvägar enligt EU:s regelverk. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. I ett första steg anser vi att Väneren, Göta älv och Trollhätte kanal bör införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.

¹⁵ T&E och Seas at risk, *Smarter steaming ahead*, Feb 2012.

Klassa hela Europas vatten som svavel-, kväve- och partikelkontrollområde

Idag får man släppa ut tusen gånger mer svavel till havs än på land. Med de nya EU-reglerna får man släppa ut hundra gånger mer. De nya kraven på svavelutsläpp är ett viktigt steg framåt. De bör kompletteras både med att ställa krav på svavelutsläppen i resten av Europa och med att ställa krav på utsläppen av kväve och partiklar. Sådana krav saknas idag.

Med renare dieselbränslen skapas samtidigt möjligheter för att också utrusta fartygen med partikelfilter (som diesellastbilar och bus-sar). Redan idag finns fartyg som är utrustade med partikelfilter, till exempel vid inlandssjöfart i Schweiz samt några tyska mindre fartyg. Eventuellt krävs mer forskning på detta område för att anpassa tekniken.

Sotpartiklar (black carbon) har så kallad kortlivad klimatpåverkande luftförorening med påverkan på Arktis (detta eftersom deposition av sotpartiklar påskyndar isavsmältningen). Att minska sjöfartens partikelutsläpp och utsläppens effekter är särskilt viktigt på de nordliga breddgraderna.

Sverige bör inspireras av USA och Kanada som ansökt om att göra delar av sina kuststräckor till utsläppskontrollområden vad gäller svavel, kväve och partiklar. I dagsläget är Östersjön och Nordsjön enbart svavelkontrollområden. Sverige bör driva frågan om att utöka dessa kontrollområden till att även innefatta kväve och partiklar, gärna genom att driva detta gemensamt med andra berörda länder. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Parallellt med detta bör Sverige driva på för att hela Europas vatten ska bli utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Effektivare lastbilstrafik

Koldioxidifferentierad fordonsskatt för lastbilar

I dag saknas koldioxidifferentierad fordonsskatt för tunga lastbilar. En sådan bör införas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. En standardiserad provmetod för att redovisa bränsle för tunga fordon saknas dock i EU:s regelverk. Kommissionen har nu påbörjat en strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från tunga fordon. Denna ska redovisas under första halvan av 2013. Därefter kan arbetet med att ta fram en fastlagd och obligatorisk metod börja. Först när en sådan metod finns beslutad kan krav på högsta koldioxidutsläpp beslutas. Trafikverket föreslår att krav då bör beslutas på energieffektivisering på 30 procent för tunga fordon till 2030 jämfört med dagsläget.¹⁶

¹⁶ Ibid, s. 65.

Fel! Okänt namn på

Krav på hastighetsefterlevnad i tunga fordon

Sänkta hastigheter är ett effektivt sätt att spara bränsle för alla trafikslag. År 2004 beräknades hastighetsöverträdelser inom vägtrafik ge merutsläpp på 690 000 ton, vilket motsvarade en ökning av vägtrafikens utsläpp med knappt fyra procent. Av den ökning av utsläpp som för höga hastigheter leder till står tunga fordon för en tredjedel, 230 000 ton. Detta är betydligt större än deras andel av trafikarbetet. Därför är det särskilt viktigt att få de tunga fordonens förare att hålla hastigheten. Tung lastbilar med släp är utrustade med hastighetsregulatorer som begränsar hastigheten. Dessa är enligt EU-direktiv inställda på 89 km/h trots att högsta tillåtna hastighet är 80 km/h. Om regulatorn ställdes om till 80 km/h skulle koldioxidutsläppen för en tung lastbil med släp på landsväg minska med åtta procent.¹⁷ Trafikverket föreslår att lagstiftning bör införas inom EU som gör detta obligatoriskt i alla fordon senast 2020. Vi anser att Sverige ska ställa krav på hastighetsefterlevnad i tunga fordon i enlighet med Trafikverkets förslag. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Stockholm den 5 oktober 2012

Stina Bergström (MP)

Annika Lillemets (MP)

Peter Rådberg (MP)

Lise Nordin (MP)

Mats Pertoft (MP)

¹⁷ Trafikverket, underlagsrapport till kapacitetsutredningen Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, s. 56.