

## Motion till riksdagen 2013/14:T217

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

# Mer gods på Vänern

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om rättvisa hamnavgifter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav i tillståndsprövningen för Göteborgs hamn.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om slussarna i Trollhättan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en lastbilsskatt.<sup>1</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omställningen till förnybara drivmedel också ska omfatta sjöfarten.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en Nox-fond.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en tonnageskatt.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Yrkandena 4 och 7 hänvisade till SkU.

Fel! Okänt namn på

## Motivering

I Sverige kör vi idag bara 7 procent av våra inrikes godstransporter på vatten, att jämföra med övriga Europa där ofta en fem gånger så stor andel av godset fraktas på vattenvägarna. Genom att flytta över transporterna från väg till vatten minskar vi koldioxidutsläppen och gör vägarna mer trafiksäkra. En så kallad pråmpendel per dygn med flis från Värmland till den planerade biogasfabriken i Göteborg skulle till exempel årligen ersätta 7 200 lastbilar på E6/E45.

Västsverige är i hög grad präglad av sjöfart. I Västra Götalandsregionen och kring hela Vänern finns farleder och hamnar som både i nutid och historiskt har varit nyckeln till handel, fiskenäring och kommunikation mellan människor. Tiderna förändras, men vattenvägarna består som en given resurs för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter.

Det gäller att vi tar denna resurs till vara. Utvecklingen har allt för länge gått åt fel håll när det gäller att köra gods på Vänern. Idag fraktas två miljoner ton gods på Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal. För bara ett decennium sedan fraktades 2,8 miljoner ton årligen. Enligt utredningen i Trafikverkets stråkstudie som redovisades i april 2013<sup>1</sup> skulle godsmängden inom Vänersjöfarten kunna öka till 3,9 miljoner ton fram till 2030 om rätt insatser görs.

Vår uppfattning är att med rätt politik skulle ännu mer gods på sikt kunna flyttas över från väg och järnväg till Vänern. Att satsa på Vänersjöfart är ett viktigt steg för klimatsmarta och energieffektiva transporter.

## EU:s regelverk om inre vattenvägar

Representanter för rederier, hamnar och industrier runt Vänern är positiva till mer transporter till sjöss, under förutsättning att en omklassning kan ske till EU:s regelsystem för inre vattenvägar, IWW. Det blir då möjligt att lasta godset på pråmar istället för båtar anpassade för havet.

Det är därför glädjande att regeringen nu äntligen lämnat över ett förslag till riksdagen om att införa delar av EU:s regelverk om inre vattenvägar<sup>2</sup>. Detta är något som Miljöpartiet länge drivit.

## Rättvisa hamnavgifter

De nya reglerna för inlandssjöfart beräknas träda i kraft 1 september 2014. Det är då viktigt att Vänersjöfartygen inte beläggs med orättvisa hamnavgifter jämfört med tåg och lastbil för att få en överflyttning till klimatsmartere transporter. I Göteborg är det bara båtarna som betalar hamnavgift, det vill

<sup>1</sup> Trafikverket, Trafikslagsövergripande stråkstudie och åtgärdsanalys, Göta älv-Vänerstråket – Godsutredning och samhällsekonomisk analys, 2013.

<sup>2</sup> Regeringens proposition 2012/13:177 Tekniska föreskrifter för fartyg på inre vattenvägar.

**Fel! Okänt namn på**

säga båtarna betalar hela hamnens infrastruktur inklusive hela uppställningsplanen för containrar, vägar etc. Såväl lastbil som tåg betalar ingenting. Hamnen ger med andra ord lastbilen 100 procent rabatt, vilket går helt stick i stäv med grundreglerna ”User Pay” och ”Polluter pay”.

De stora hamnarna är ofta motorn i ett inlandssjöfartssystem. Göteborg är med sina över en miljon lastbilar till och från hamnen den största godsgeneratör i regionen.

I svensk järnvägslag regleras såväl hamnarnas som banhållarens rätt att ta betalt, infrastrukturavgiften skall avspegla den samhällsekonomiska kostnaden och den måste vara neutral mellan olika tågoperatörer.

Det behövs en liknande lag för inlandssjöfarten. Avgiften för inlandsfartygen i hamnen får inte vara högre än den som gäller för lastbilen, räknat per ton lastat/lossat gods. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Krav på hur mycket som får flyttas över från fartyg till väg

För hamnen i Rotterdam har motsvarande ”Mark- och miljödomstolen” skrivit in i tillståndsprovningen för hamnen att högst 30 procent av godset får gå med lastbil till och från hamnen och inåt landet. I Rotterdam liksom andra stora hamnar i Tyskland tar inlandsfartygen mer gods än lastbilen. Detsamma borde göras för Göteborgs hamn och andra svenska hamnar för att främja hållbara transporter med järnväg och inlandssjöfart. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Upprustning av slussarna i Trollhättan

Idag är slussarna i Trollhättan ett av orosmomenten för framtida sjöfart i Göta älv. Enligt Trafikverkets stråkstudie bedöms slussarna kunna vara i bruk fram till år 2030 under förutsättning att de löpande renoveras. Därefter måste de sannolikt ersättas med nya slussar, vilket innebär att de nya slussarna måste börja byggas runt 2025. Det är därför viktigt att planeringen för de nya slussarna fortsätter, både lokalt och regionalt – och att regeringen avsätter medel för projektet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Avståndsbaserad lastbilsskatt

Miljöpartiet vill införa en avståndsbaserad lastbilsskatt för att optimera transporterna i det svenska infrastrukturen. Att transportera på Väner och järnvägen runt Väner är mycket klimatsmartare än att transportera med lastbil på vägarna runt Väner. Samtidigt finns det sträckor och delar av Sverige där det inte finns något rimligt alternativ till lastbilstransporter. Därför vill vi införa en geografisk dimension i lastbilsskatten. Miljöpartiet föreslår i enlig-

**Fel! Okänt namn på**

het med EU:s regelverk att den svenska vinjettskatten avskaffas i samband med att lastbilsskatten införs. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Förnybara drivmedel även på Vänern

Vänern är inte bara en sjö med fantastiska möjligheter att frakta gods på. Vänern är också en av världens största sötvattentäakter och många människor får sitt dagliga vatten från sjön. Väterns stränder är viktiga för djur- och växtliv, friluftslivet och turismen.

Därför är det nödvändigt, för både vattenkvaliteten, djur- och växtlivet och klimatet att snabbt byta ut den miljöfarliga bunkeroljan som fartygen idag tankas med till förnybara drivmedel. Omställningen till förnybara drivmedel måste också omfatta sjöfarten och för att skynda på den utvecklingen behövs mer forskning och utveckling. Det är viktigt att sjöfarten får sin del av statliga FoU-medlen för forskning och pilotprojekt. Inlandsfartyg som drivs med förnybara drivmedel och/eller sol och vind är ett sådant pilotprojekt. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Utred införande av NO<sub>x</sub>-fond utifrån norsk modell

I Norge finns en generell skatt på NO<sub>x</sub>-utsläpp för fartyg. Fartyg och rederier kan få en nedsättning av NO<sub>x</sub>-skatten om de går med i näringslivets NO<sub>x</sub>-fond och samtidigt vidtar åtgärder för att minska sina NO<sub>x</sub>-utsläpp. Ungefär 600 miljoner norska kronor tillförs på detta sätt NO<sub>x</sub>-fonden, som används för att delfinansiera olika typer av NO<sub>x</sub>-åtgärder i branschen. Den aktör som är med i fonden och presenterar ett kostnadseffektivt sätt att sänka utsläppen kan ansöka om att få 75-procentig delfinansiering via fonden.<sup>3</sup> Åtgärder kopplade till den norska fonden har idag lett till utsläppsminskningar på totalt 12 000 ton.<sup>4</sup> Över 95 procent av alla de utsläpp som berörs av skatten ingår numera i fonden. Systemet har lett till installation av katalytisk rening och övergång till LNG. Och även om LNG är en fossil gas så kan dessa båtar lika väl köras på biogas. Idag gäller denna skatt enbart på norskt vatten men modellen är tillämpbar på svenska vatten.

En NO<sub>x</sub>-fond enligt norsk modell bör utredas. Intäkterna från fonden kan exempelvis gå till investeringar som leder till minskade kväveutsläpp, mer förnybara drivmedel och energieffektivisering. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

<sup>3</sup> Market-based instruments for NO<sub>x</sub>-abatement in the Nordic Sea, Per Kägeson. AirClim, Oct 2009, s. 17.

<sup>4</sup> Acid News, No 1, March 2010. <http://airclim.org/acidnews/2010/AN1-10/cutting-nox-emissions-norwegian-way>.

## Inför tonnageskatt

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. 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. Miljöpartiet föreslår att utredningen om tonnageskatt även ska titta på hur den kan kombineras med en omställningsfond för klimat och miljö. Det blir också ett sätt att lösa problem med rederiers obeskattade reserver och latent skatteskulder. Hela eller delar av den latent skatteskulden placeras i en innovationsfond för forskning och utveckling om sjöfartens miljö- och klimatutveckling. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. På så sätt kan Vänersjöfarten och hela den svenska sjöfarten och dess arbete för klimat och miljö få en skjuts framåt.

Stockholm den 26 september 2013

*Stina Bergström (MP)*

*Lise Nordin (MP)*

*Mats Pertoft (MP)*

*Peter Rådberg (MP)*