

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:563

av Ola Johansson och Anders Åkesson (C)

Hållbarhet och stärkt konkurrenskraft inom sjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att undersöka förutsättningarna för att sänka flampunkten för marin diesel från 60 grader Celsius till 52 grader Celsius som den är för vanligt dieselbränsle för vägtransporter i syfte att bredda tillgången till maritimt bränsle med inblandning av biobränsle.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att främja användningen av hydrerad vegetabilisk diesel inom sjöfarten.

Motivering

Från den 1 januari 2015 skärps kraven på svavelhalt i utsläpp från sjöfarten i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, samt kustområden i Nordamerika. Nivån sänks i dessa områden från 1 procent till 0,1 procent. Skärpningen av kraven är nödvändig med hänsyn till miljöpåverkan, människors liv och hälsa.

Tack vare nya regler förväntas avgasrening installeras i fartygen. Nya teknologier och alternativa bränslen bidrar till att förbättra miljö och hälsa i Östersjöområdet. Nackdelen är omställningskostnader för sjöfarten som kortsiktigt påverkar dess konkurrenskraft och fördyrar transporterna av exempelvis skogsråvara och förädlade träprodukter.

Genom enkla regelförenklingar som att samordna flampunkten för marin diesel med den som gäller diesel för vägtransporter, ges sjöfarten möjlighet att anpassa sig till EU:s svaveldirektiv på ett mer konstandseffektivt sätt. Därmed främjas också skogsindustrins konkurrenskraft globalt.

Som alternativ till dagens primära bränsle inom sjöfarten, tjockolja, s.k. bunkerolja, kan man i ökande grad övergå till att använda marin diesel. Detta kan göras utan modifieringar av fartygens motorer. Marin diesel förväntas vara (är dock betydligt) dyrare än tjockoljan (och dessutom är risken överhängande att priset på marin diesel ökar i framtiden.) För att reducera priset för att övergå från tjockolja till dieselolja med lägre svavelhalt skulle man kunna undersöka förutsättningen att sänka kravet på flampunkten för marin diesel, från dagens 60 grader Celsius till 52 grader som den är för sådan diesel som används i personbilar och lastfordon. Syftet bakom detta är att en sådan övergång dessutom skulle utjämna konkurrensförhållandena mellan väg- och sjötransporter, samt tillgängliggöra en större marknad för inblandning av biobränslen etc.

I takt med att nya bränslen introduceras för fordonsflottan och fler el-bilar introduceras kommer också efterfrågan på diesel att minska, vilket också torde påverka priset till förmån för sjöfarten. Långsiktigt är dock dieselförbränning inte det optimala drivmedlet ur miljö- och klimatsynpunkt, vare sig inom väg- eller sjötransporter.

Den utveckling vi ser och de mål som satts för en fossiloberoende fordonsflotta bör kunna överföras till sjöfarten. Omsättning och nyinvesteringar inom sjöfarten är naturligtvis inte alls desamma som för person- och lastbilar. Införande av svaveldirektiv i särskilt känsliga hav 2015 och resterande havsområden senast 2020 är exempel på långsiktiga och hållbara åtgärder som visar vägen, ställer krav och ger utrymme för nödvändig omställning.

Biodrivmedelsmängderna inom vägtransporter har ökat med 2,4 TWh i Sverige sedan 2012. Det har gett upphov till ytterligare 43 procents reduktion av växthusgaser jämfört med 2012 och jämfört med om man istället hade använt fossila drivmedel. Minskningen beror främst på att användningen av HVO biodiesel har ökat med 2,4 TWh.

HVO, hydrerade vegetabiliska oljor, är det man kallar för ett ”drop-in-bränsle”, som kan tankas i en helt vanlig dieselmotor, och växer just nu väldigt snabbt på marknaden. De fem biodrivmedel som har högst klimatprestanda och som levererats i störst volymer är: HVO från vegetabilisk olja och/eller slakteriavfall, biogas från avfallsslam samt etanol från sockerrör och/eller spannmål.

En ökad inblandning av HVO, samt introduktion av gasdrivna transporter med installerade tankar för LNG kan påskyndas genom politiska initiativ och skattemässiga stimulanser.

Idag kan man låginblanda HVO i vanlig diesel och bli befriad från skatt upp till en inblandning om 15 procent. Och hittills har det utrymmet räckt, eftersom HVO-

volymerna på marknaden har varit förhållandevis små. Men nu ser vi att HVO har potential att växa ännu mer.

Sjöfarten skulle vinna på att skattebefrielsen utökas för HVO till en inblandning upp till 100 procent. Tack vare det öppnas nya möjligheter där man inte bara kan låginblanda HVO, utan där det också kan bli ett bra alternativ med ren HVO, vilket i sin tur skulle kunna leda till att fartyg som idag körs på marin fossilbaserad diesel – eller tjockolja – enkelt skulle kunna ställa om till hundra procent förnybart, genom att byta och köra på HVO, utan tekniska modifieringar av maskiner. Skattebefrielse av biobränslen inom vägtrafiken borde med fördel kunna omfatta sjöfarten.

Ola Johansson (C)

Anders Åkesson (C)