

Motion till riksdagen 2020/21:3048

av **Emma Berginger och Janine Alm Ericson (båda MP)**

En mer miljövänlig sjöfart

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en kraftfullare miljödifferiering av farledsavgifterna och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla ekobonusen till en breddad ekobonus och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en grön hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av behovet av stödsystem och ekonomiska incitament för en ökad elektrifiering av sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att arbeta inom IMO för ytterligare miljöanpassning av sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbud mot utsläpp av skrubbevatten och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Klimatkrisen ställer stora krav på omställning av samhället, inte minst en omställning hos alla transportslag. För att vi inte ska få alltför stora konsekvenser av ett förändrat klimat behöver den globala temperaturökningen hållas under två grader, helst under en

och en halv grad i enlighet med Parisavtalet. Sverige har i och med klimatlagen satt som mål att vi ska ha nettonollutsläpp år 2045, det innebär att i princip alla sektorer måste nå nollutsläpp.

Sjöfart har potential att vara en viktig del av klimatomställningen då det är ett energieffektivt transportslag. Ett fartyg kan motsvara 300 lastbilar, men drivs av motsvarande 20 lastbilmotorer. Därför har regeringen också en godstransportstrategi som syftar till att flytta gods från lastbilstrafiken till järnväg och sjöfart. En överflyttning till sjöfart kommer bäst till stånd om konkurrensskillnaderna mellan olika transportslag utjämnas genom att respektive transportslag, även vägtrafiken, bär kostnaderna för den miljö- och klimatpåverkan de orsakar.

Samtidigt är sjöfarten fortfarande oerhört beroende av fossil energi. Tyvärr ökar växthusgasutsläppen från sjöfarten både för inrikes sjöfart och utrikes sjöfart. Utsläppen från inrikes sjöfart var 738 tusen ton koldioxidekvivalenter år 2018 att jämföra med 678 tusen ton koldioxidekvivalenter år 2010. Utsläppen från utrikes sjöfart är dock betydligt större och har från 2010 till 2018 ökat med 22 procent från 6946 tusen ton koldioxidekvivalenter från utrikes sjöfart år 2010 till 8474 tusen ton koldioxidekvivalenter från utrikes sjöfart år 2018.

Det här är en utveckling som måste brytas. I den klimatpolitiska handlingsplanen presenterade regeringen att den vill bereda möjligheten till mål även för sjöfarten genom ett uppdrag till miljömålsberedningen. Anledningen är att den utrikes sjöfarten egentligen inte inkluderas i nettonollmålet för 2045. Likväl är dessa utsläpp betydande och måste minska. Regeringen påpekar att det är viktigt "att inte viktiga utsläppskällor står utan tillräcklig styrning". Att sätta ett mål är steg ett, men det behövs också konkreta åtgärder för att sjöfarten ska ställa om. Det behövs därför fortsatta insatser för att ställa om sjöfarten.

Mer miljöstyrande farledsavgifter

För att få till en nödvändig omställning av sjöfarten krävs ekonomiska incitament som motiverar rederierna att investera i så miljö- och klimatsmarta fartyg som möjligt. De behöver även främja en trafikering som leder till minskad energiåtgång och därmed minskade utsläpp. Ett viktigt verktyg är farledsavgifterna som redan idag har en viss miljödifferntiering. Denna differentiering skulle dock behöva bli betydligt mer styrande. Därför bör en kraftfull miljödifferntiering av farledsavgifterna genomföras som premierar investeringar och drift som bidrar till minskad klimatpåverkan.

Breddad ekobonus

Miljöpartiet var med och införde ekobonus i slutet på 2018. Det är ett tidsbegränsat ekonomiskt stöd till redare som flyttar gods från väg till sjöfart. För perioden 2020–2022 har regeringen avsatt 50 miljoner kronor per år för att fortsatt stödja uppstarten av nya sjöfartslinjer. Men nu behöver vi växla upp arbetet. Fler aktörer i transportkedjan behöver involveras för att vi ska kunna nå en omställning på bredare front. Därför bör ekobonusen utvecklas till en breddad ekobonus som också inkluderar järnväg och intermodala transporter. Trafikanalys har tidigare utrett hur intermodala transporter kan främjas och lyfter särskilt en breddad ekobonus som en möjlig åtgärd.

Med en bredare ansats skulle även tågoperatörer, speditörer, hamnar och terminalägare kunna ansöka om ett tidsbegränsat stöd för att starta upp nya energieffektiva transportupplägg som avlastar det svenska vägnätet. Men det är också viktigt att transporterna utförs med så låg miljöpåverkan som möjligt. Därför måste klimatsmarta transportupplägg måste prioriteras. Det ska helt enkelt löna sig att satsa på alternativa bränslen och andra lösningar som minimerar godstransporternas belastning på klimat och miljö. Då kan järnvägens och sjöfartens gemensamma potential utnyttjas fullt ut.

Grön hamnstrategi

För att ställa om sjöfarten krävs dock inte bara insatser från rederier som äger och driver fartyg. Sveriges hamnar spelar en avgörande roll för sjöfartens möjlighet att ställa om. Det är i en hamn som det kan finnas möjlighet till anslutning till landström eller bunkring av mer hållbara bränslen. Det är också infrastrukturen i en hamn som avgör om sjöfarten på ett effektivt sätt kan kopplas samman med järnvägen. Även genom mer miljödifferenterade hamnavgifter skulle hamnarna kunna ge incitament till rederier att ställa om. Trots att hamnarna har avgörande betydelse som knutpunkter för sjöfarten så adresseras de inte tillräckligt i den nationella politiken. De svenska hamnarna ägs ofta av kommuner och det saknas idag en tillräcklig samordning. Därför skulle det behövas ett tydligare arbete för att samordna att driva insatser för hamnarnas medverkan till en grön omställning och överflyttning av gods till sjöfart.

I Norge togs det 2019 fram en nationell kuststrategi som är den norska regeringens verktyg för att få mer effektiva hamnar och för att flytta över mer gods till sjöfart. Där är målet att hamnarna ska vara fossilfria redan 2030. Ett motsvarande arbete med en

svensk grön hamnstrategi skulle kunna ge en bättre koordinering och styrning av hamnarnas viktiga roll i omställningen.

Ökad elektrifiering av sjöfarten

Precis som inom transportsektorn i stort behöver omställningen av sjöfarten stå på flera ben. Såväl en generell effektivisering av transporterna som övergång till hållbara biobränslen, såsom flytande biogas (LBG), och elektrifiering behöver komma till. Eldrift och batterier kan utgöra en bra lösning framförallt för färjor som går relativt korta sträckor. Det finns också en möjlighet med hybridlösningar som kan komma att vara bra alternativ exempelvis. batterier i kombination med alternativa bränslen såsom HVO, metanol, vätgas eller biogas. Även när fartyg ligger i hamn gör en landanslutning med el gör att fartyget slipper köra dieselmotorer för att försörja fartyget med el.

När det gäller elektrifiering av sjöfart krävs det både en omställning av själva fartygen, men också laddinfrastruktur som gör att fartygen kan ladda batterierna när de ligger i hamn. Vätgas lyfts i vissa sammanhang fram som en möjlig energibärare, men det är då nödvändigt att gasen är producerad med hjälp av förnybar el.

Förutom kostnader för drift med elektrifiering så är det dessutom en stor ekonomisk investering för konvertering eller nybyggnation, där batterikostnad, kringssystem och installation är de tre stora kostnadsposterna (Elektrifiering av sjöfarten, Lighthouse 2018). Därför bör regeringen se över om existerande stödsystem och ekonomiska incitament är tillräckliga för att främja elektrifiering. Såväl hamnar som rederier arbetar för en ökad elektrifiering och kan behöva stöd.

Sjöfartens miljöpåverkan

Sjöfarten har alltså en miljöpåverkan utöver koldioxidutsläpp, exempelvis utsläpp av kväveoxider, svaveloxider och partiklar. På detta område behöver det ständigt ske förbättringar. Sjöfarten är komplex och trögrörlig. Den styrs av internationella regleringar och fartygens livslängd är lång, över 30 år. Det innebär att de fartyg som byggs idag kommer att trafikera haven under lång tid. Därför är det viktigt att ständigt arbeta för att minska miljöpåverkan såväl genom den nationella verktyg som kan tillämpas som genom internationella förhandlingar. Sverige behöver vara en fortsatt stark röst för en mer hållbar och miljöanpassad sjöfart inom IMO.

Sedan 1 januari 2020 tillämpas skärpta svavelregler som antogs av IMO år 2008. Det finns dock risk för att exempelvis tillämpandet av skrubbrar ökar med

konsekvensen att stora volymer försurat och förorenat vatten släpps ut. Ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten behöver komma på plats, något som flera länder, regioner och hamnar har beslutat om.

Emma Berginger (MP)

Janine Alm Ericson (MP)