

Motion till riksdagen 2009/10:T532

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)

Klimat och sjöfart

1 Sammanfattning

Klimathotet är vår generations största utmaning. I Sverige är det transportsektorn som står för det i särklass största oljeberoendet. Energin till inrikes och utrikes transporter kommer till 95 procent från fossila drivmedel. Sverige har en geografisk fördel med sin långa kust och drygt 50 hamnar. Med en klimatfokuserad transportpolitik kan sjöfarten bidra till en snabbomställning av godstransporterna.

Sjöfarten är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera stora godsmängder, vilket beror på att friktionen mellan skrov och vatten är mycket låg. Inrikes sjöfart utgör i dagsläget enbart 8 procent av den totala hanteringen av gods i svenska hamnar, vilket inte är mycket med tanke på förutsättningarna. Genom att bättre utnyttja inrikes sjöfart skulle vägnätet kunna avlastas från tung trafik.

Det som saknas är ekonomiska styrmedel som prioriterar det klimatsmarta framför det klimatförstörande och en samlad strategi för hur sjöfarten ska kunna bli en del i klimatomställningen. Det innefattar också att sjöfarten måste ta ett större ansvar för utsläpp av såväl olja som intrång i känsliga marina miljöer. Hittills har sjöfarten sluppit undan många av de utsläppskrav för luftföroreningar som landbaserade källor haft sedan länge. Ett grundläggande krav för den svenska regeringen i egenskap av ordförande i EU under Köpenhamnsmötet i december 2009 är därför att internationell sjöfart och internationellt flyg ska in i Kyotoavtalet.

Sjöfarten kan bara bli långsiktigt hållbar om bunkeroljan byts ut mot ett förnybart drivmedel. Utifrån dagens kunskap verkar biogas vara det optimala alternativet. Staten måste ta ansvar för att det byggs upp produktion och anläggs infrastruktur för distribution av biogas. När Sverige omvandlades från ett fattigt jordbruksland till ett industriland tog staten ansvar för att elnät, järnvägar, telekommunikationer och annan samhällelig infrastruktur byggdes ut. På samma sätt måste staten svara för de grundläggande funktioner som behövs för övergången till ett fossilfritt samhälle.

Fel! Okänt namn på

Sjöfarten är en viktig pusselbit som ofta glöms bort i klimatdebatten. Miljöpartiet de gröna vill med denna motion belysa sjöfartens potential som snabbomställare för klimatet, och samtidigt ge konkreta förslag på hur dess miljöpåverkan i form av luftföroreningar, oljeutsläpp och naturintrång ska kunna minska. Vi vill verka för långsiktiga villkor för färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. Miljöpartiet avvisar därför regeringens beslut om att avreglera färjetrafiken till Gotland och anser att staten ska ta större och inte mindre ansvar Gotlandstrafiken.

2 Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	1
3	Förslag till riksdagsbeslut	4
4	Sjöfartens potential	6
4.1	Kan vara energieffektivt	6
4.2	Sjöfartens och järnvägens andel av transporterna är för liten	7
4.3	Lastbilstrafiken måste minska	8
4.4	Sjöfartens potential används inte idag	9
4.5	En snabb omställning möjlig	10
4.6	Gods i storstäder	11
4.7	Sverige ligger långt fram – vinner på större miljökrav	12
4.8	Schysta arbetsvillkor gynnar miljön	12
4.9	Gotlandstrafiken	13
5	Sjöfartens miljöpåverkan	14
5.1	Klimat	14
5.2	Luftföroreningar	14
5.3	Oljeutsläpp och intrång i känsliga miljöer	16
6	Miljöpartiets förslag	18
6.1	Sjöfarten och flyget in i Kyotoavtalet	18
6.2	En strategi för minskad klimatpåverkan för sjöfarten via IMO	199
6.3	Sjöfartsverkets investeringar bör finansieras med anslag	19
6.4	Kilometerskatt för tunga lastbilar	19
6.5	Genomför Hamnstrategiutredningens förslag	20
6.6	Kombinerade transporter bör ersätta lastbilstransporter	20
6.7	Transportköparansvar – staten bör gå före	20
6.8	Staten behöver satsa på biogas	21
6.9	Större differentiering av farledsavgifter	21
6.10	Bästa möjliga teknik i anslutning till sjöfartsstödet	21
6.11	ITF-avtal på svenska vatten och i resten av Östersjön	22
6.12	Klassa Östersjön som ett kvävekontrollområde och hela Europas vatten som svavel- och kvävekontrollområde	22
6.13	Ändrade ruttor för att minimera intrång i känslig natur	23
6.14	Klimatsmart transport till Gotland	23
6.15	Flytta ansvaret för Gotlandstrafiken till Vägverket	23

Fel! Okänt namn på

3 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att internationella bunkeroljor bör inkluderas i Kyotoprotokollet, så att både sjöfarten och flyget avkrävs sitt klimatansvar.¹
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör driva frågan att IMO ska utforma en strategi för att minska klimatpåverkan från sjöfarten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sjöfartsverket på sikt bör finansieras med anslag enligt samma principer som för väg och järnväg.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kilometerskatt på 2 kr per kilometer bör införas på tunga lastbilstransporter med en geografisk differentiering, från den 1 januari 2012.²
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Hamnstrategiutredningens prioritering av strategiska hamnar och godsnoder i huvudsak bör genomföras vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör få i uppdrag att särskilt utreda hur vägfärjor kan avlasta vägarna genom transport av lastbilar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör ställa krav på klimatsmarta godstransporter vid offentlig upphandling.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör föreslå differentiering av skatter och avgifter för användning av bränslen så att det blir långsiktigt intressant att producera biogas, i kombination med satsningar på ökad biogasdistribution och biogasproduktion.²
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör föreslå en klimatdifferentiering av farledsavgifterna.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fartyg för att erhålla sjöfartsstöd bör införa bästa möjliga miljöteknik inom en rimlig tidsrymd.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör arbeta för att krav på att ITF-avtal ska vara ett villkor för att angöra hamnar i hela Östersjön som en åtgärd inom ramen för PSSA inom IMO.
12. 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.

Fel! Okänt namn på

13. 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.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör driva på i IMO för att alla vatten på längre sikt ska omfattas av regelverket om utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljöanpassa driften av Gotlandsfärjorna genom en övergång till biogas.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör undersökas hur hastigheten på vissa avgångar till och från Gotland skulle kunna sänkas för att minska klimatpåverkan.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för Gotlandstrafiken bör flyttas från Rikstrafiken till Vägverket.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riva upp regeringens beslut om att avreglera färjetrafiken till Gotland.

¹ Yrkande 1 hänvisat till MJU.

² Yrkandena 4 och 8 hänvisade till SkU.

Fel! Okänt namn på

4 Sjöfartens potential

4.1 Kan vara energieffektivt

Sveriges drygt 50 hamnar och vattenvägar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Det största hindret för att få klimatsmarta lösningar är bristen på konkurrensneutralitet mellan transportslagen. I dag bär inte de olika transportslagen sina egna kostnader. Därför är införande av kilometerskatt för lastbilar avgörande för att ge sjöfarten rätt förutsättningar att bli ett klimateffektivt alternativ till de tunga lastbilar som idag blir allt fler på vägarna. Idag täcker lastbilstrafiken enbart 20 procent av sina externa kostnader, som miljöpåverkan, slitage på vägarna etc. Sjöfarten har farleds- och lotsavgifter, däremot inte lastbilarna. Avgifterna finansierar delar av Sjöfartsverkets verksamhet. Det krävs styrmedel och beslut som ger rättvisa villkor mellan de olika transportslagen.

Sjöfarten är en heterogen transportsektor. Det finns mycket energieffektiva transporter, framför allt i form av fraktfartyg med låg hastighet. Samtidigt kommer fler och fler snabbfärjor vars klimatpåverkan är mycket stor, att jämföra med flyget. Energiförbrukningen ökar med kvadraten av hastigheten, vilket innebär att en fördubblad hastighet ger en fyrdubblad energiförbrukning. Sjöfartens befrielse från klimatskatter gör den mindre effektiv än vad den skulle vara med tydliga styrmedel. Eftersom den stora potentialen för en klimatomställning finns för godstransporter med sjöfart har vi valt att lägga tyngdpunkten där.

Det är särskilt lämpligt att kombinera godstransporter med sjöfart och järnväg. För att åstadkomma det krävs strategiska satsningar på hamnar. Hamnen är ju alltid en omlastningscentral, och för att nå klimatmålen är det avgörande att omlastning sker till järnväg i första hand. Ett positivt och aktuellt exempel är att Jernhusen och Mälarhamnar öppnar en ny kombiterminal i Västerås vid årsskiftet 2009/2010.¹

Enligt en studie från International Maritime Organisation (IMO) från 2009 beräknas förbättrad fartygsdesign och förbättrad drift kunna minska sjöfartens utsläpp med upp till 75 procent.² 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 Vänermaxfartyg. Det motsvarar 104 lastbilar med semitrailrar. 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

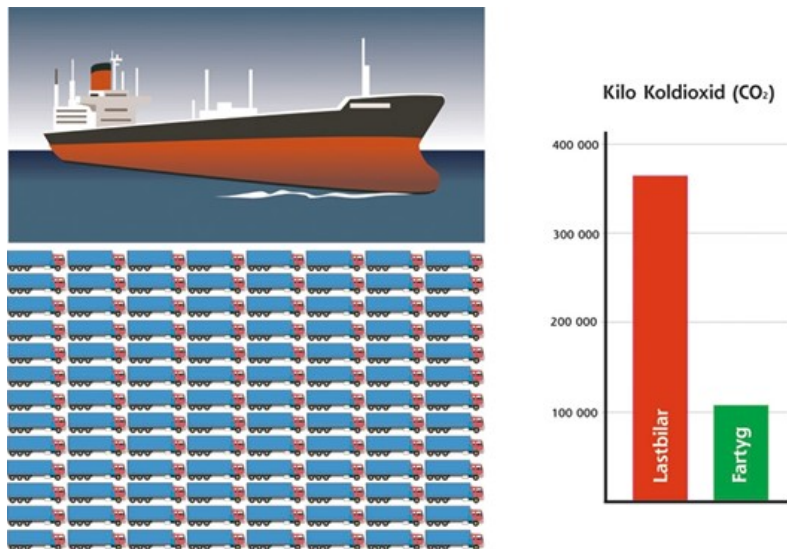
¹ <http://www.malarhamnar.se/nyheter.asp>.

² *Air pollution from ships* producerat av Luft- och klimatsektariatet, T&E, m.fl., <http://www.airlim.org/factsheets/shipping08.pdf>.

Fel! Okänt namn på

kunna fördubblas om bättre förutsättningar fanns. För Mälarderhamnars del motsvarar det 240 000 färre lastbilar på vägarna.

Bild 1 Antalet lastbilar för att transportera samma godsmängd som ett Vänermaxfartyg



Källa: Vänerhamn AB.

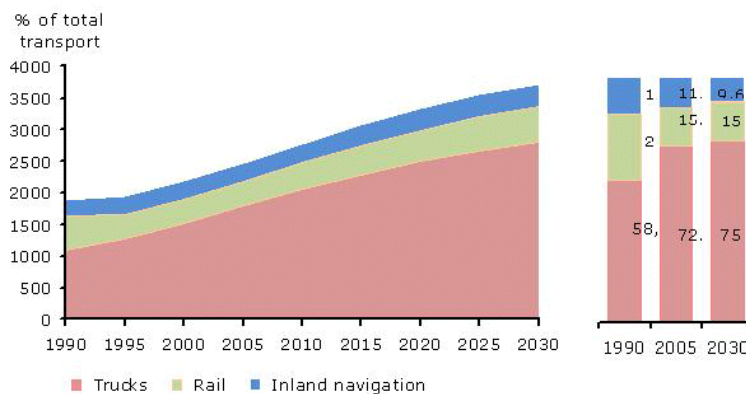
4.2 Sjöfartens och järnvägens andel av transporterna är för liten

De senaste åren har godstransporternas ökning framför allt bestått i att det blivit fler och fler lastbilar på vägarna. Varken järnvägen eller sjöfarten har ökat sina marknadsandelar. En viktig orsak är att det är för billigt att transportera gods på väg, lastbilarna betalar varken sina kostnader för klimatpåverkan, olyckor eller slitage på vägarna. Det gör att mer energieffektiva transportslag missgynnas. En annan anledning är att begreppet just-in-time har misstolkats. Istället för att innebära att kunden ska få sin vara på utsatt tid, har begreppet tolkats som att kunden ska kunna ringa med kort varsel och få sin vara snabbt levererad. Med bättre planering och smartare lagerhållning skulle många lastbilstransporter kunna undvikas. Just-in-time har alltså blivit en fråga om hastighet istället för tidsprecision.

I diagrammet nedan illustreras utveckling och prognoser för de europeiska godstransporterna från 1990 fram till 2030, om inte nuvarande utsläppstrender bryts. Där framgår tydligt att ökningen av godstransporter de senaste tjugo åren har skett inom lastbilstrafiken. Andelen transporter med järnväg och sjöfart har i stort sett stått still. I de högra spalterna framgår att om nuvarande trender inte bryts kommer lastbilarna att ha 75 procent av marknadsandelen 2030, jämfört med 58 procent 1990.

Fel! Okänt namn på

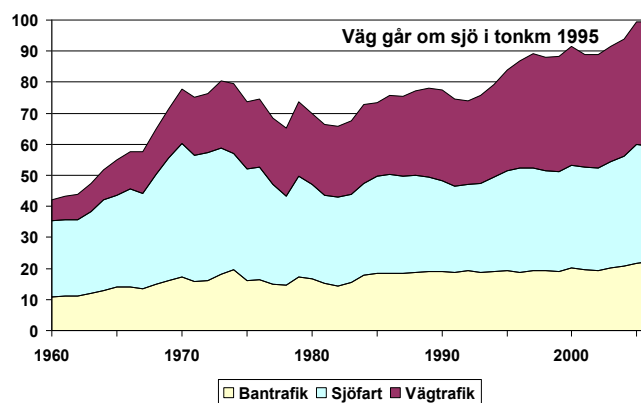
Tabell 1 Godstransporter per transportslag i EU-27, 1990–2030



Källa: Copyright EEA, Copenhagen, 2009, <http://www.eea.europa.eu>.

Samma förhållanden gäller nationellt. I tabell 2 syns det tydligt hur andelen lastbilar på vägarna ökat dramatiskt i Sverige sedan 1960-talet. Transporter i alla tre transportslagen har ökat i absoluta tal, men tydligt är att andelen sjöfart och järnväg minskat. 1995 går vägtrafiken om sjöfarten i antalet tonkilometer, det vill säga sedan dess transporteras mer gods med lastbil än med sjöfart i Sverige.

Tabell 2 Godstransporter i Sverige 1960–2006 i miljarder tonkilometer



Källa: Statens Institut för Kommunikationsanalys (Sika).

4.3 Lastbilstrafiken måste minska

En av de stora orsakerna till varför klimatpåverkan från godstransporter fortsätter att öka är att sjöfarten och järnvägen missgynnas när lastbilstransporterna är för billiga. Om man ska få en effektiv och konkurrensneutral hantering av godstransporter krävs det att man inför kilometerskatt för lastbilstranspor-

terna. Då kan vi få bra kombinationer av väg, järnväg och sjöfart, och den potential som sjöfarten har i klimatomställningen av godstransporterna kan utnyttjas fullt ut.

Ett flertal länder i Europa har redan infört kilometerskatt för tunga lastbilar: Schweiz, Österrike, Tyskland och Tjeckien. Ytterligare länder som planerar att införa kilometerskatt är Slovakien, Frankrike, Slovenien, Nederländerna, Polen och Danmark.

Sverige har haft kilometerskatt på lastbilstransporter tidigare. Den 1 januari 1974 infördes ett kilometerskattesystem för dieseldrivna fordon i Sverige. Skatten var beroende av fordonets körsträcka och togs ut med ett visst belopp per total kilometer. Systemet omfattade även utländska dieseldrivna tyngre fordon som tillfälligt användes i Sverige. Skattesatserna var beroende av fordonsslag och skattevikt.

Den 1 oktober 1993 avskaffades kilometerskatten och ersattes med en punktskatt på dieselolja. En avgörande orsak till avskaffandet var att systemet ansågs kunna strida mot EG:s regler om fri rörlighet och kunde anses utgöra ett gränshinder.

Att återinföra kilometerskatten i Sverige har blivit aktuellt sedan EU har klargjort att alla medlemsländer har möjlighet att införa sådana system. Frågan har utretts av ett flertal myndigheter och systemet anses kunna vara ett effektivt sätt att öka internaliseringen av lastbilstrafikens samhällsekonomiska kostnader. Hur stor effekt en sådan åtgärd får beror på skattens utformning och vilka undantag som ges. Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) anser emellertid att en skatt i storleksordningen en krona per kilometer (genomsnitt) skulle leda till 10 procents minskning av trafikarbetet med lastbil och att utsläppen av koldioxid skulle minska i motsvarande grad, det vill säga med 400 000 ton på årsbasis. Effekten på transportarbetet skulle bli betydligt mindre eftersom sektorn skulle effektiviseras.

4.4 Sjöfartens potential används inte idag

Medan landbaserade transporter får såväl infrastruktur som underhåll betalda med offentliga medel, finansierar sjöfarten själv sin infrastruktur. Men inte nog med det, man har också ett avkastningskrav på Sjöfartsverket. Sjöfartsverket drivs som ett affärsdrivande verk, till skillnad från Vägverket och Banverket som är anslagsverk. På detta sätt finansieras investeringar i vägtrafiken genom skattemedel, medan sjöfarten finansierar sina egna investeringar samt Sjöfartsverkets verksamhet. Handelssjöfarten finansierar till och med via farledsavgifterna en del av kostnaderna för fritidsbåtarna. Det är lika ologiskt som att åkerinäringen skulle finansiera delar av motorsporten. I dag kostar omlastningen mellan olika transportslag ibland mer än vad det kostar att köra hela vägen med lastbil. Det rimliga vore att staten finansierar de investeringar som är samhällsekonomiskt motiverade och att användarna oavsett transportslag står för de kostnader som uppstår vid användning av infrastrukturen.

Staten har vid ett antal tidigare tillfällen försökt hitta ett sätt att infoga hamnarna i en rationell godstransportstruktur som tillgodoser näringslivets

Fel! Okänt namn på

behov. Detta har man misslyckats med flera gånger. Därför är det djupt beklagligt att regeringen väljer att inte ta till vara de viktiga förslag som kommit fram i Hamnstrategin³. I den pekades ett antal strategiska hamnar ut som prioriterade för att effektivisera transporterna och underlätta omlastning till järnväg. I samband med detta presenterades även en strategi⁴ med förslag på placering och utveckling av lämpliga kombiterminaler.

Regeringen väljer att göra om proceduren ännu en gång genom att skjuta över ansvaret till regionerna. Godstransporter är i stor utsträckning internationella. För att få effektiva godsflöden med minimal miljöpåverkan bör infrastrukturen utgå från nationella och internationella stråk. Därför krävs en nationell samordning.

4.5 En snabb omställning möjlig

För att lösa klimatutmaningen krävs att antalet lastbilar på vägarna minskar. Mer gods behöver gå med tåg istället för på väg. Men kapaciteten i järnvägsnätet är alldeles för liten. Miljöpartiet vill bygga ut järnvägskapacitet för både gods- och persontransporter, men det tar tid och kräver stora investeringar. Redan idag har Sverige en stor kapacitet för sjöfartstransporter, med en lång kuststräcka och drygt femtio hamnar. Det gör att sjöfarten redan idag kan ta över stora mängder gods från vägarna för en transport som är mycket mer energieffektiv. En annan fördel är att det inte krävs några stora investeringar för att möjliggöra detta, vilket är en stor vinst både ekonomiskt och ur miljösynpunkt.

Sveriges geografi har stora fördelar eftersom vi kan använda vattenvägar mycket mer än många andra länder. Trots den färdiga infrastrukturen i form av vattenvägar och hamnar är det idag svårt att få lönsamhet för inrikes sjötrafik. Idag går 85 procent av Sveriges utrikeshandel via en svensk hamn, och under 2006 hanterades totalt 180,4 miljoner ton gods.⁵ Räknet per invånare omsätts det ungefär 18 gånger mer gods i svenska hamnar än det globala snittet.⁶

Inrikes sjöfart utgör i dagsläget enbart 8 procent av totala hanteringen av gods i svenska hamnar, vilket inte är mycket med tanke på förutsättningarna. Genom att bättre utnyttja inrikes sjöfart skulle vägnätet kunna avlastas från tung trafik.

För att genomföra en klimatomställning krävs tydliga styrmedel som ökar de klimatsmarta transportslagens konkurrenskraft, till exempel genom en kilometerskatt för tunga lastbilar. Det behövs också en infrastruktur som gör det möjligt att lasta om från sjöfart till järnväg, genom ett strategiskt nät av

³ Hamnstrategi – Strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet, SOU 2007:58.

⁴ Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet, SOU 2007:59.

⁵ Mp, *Det går att ställa om*, dokumentation från seminarium i riksdagen den 5 december 2007.

⁶ Statistik från Sika, www.sika-institute.se.

hamnar och kombiterminaler. Vi behöver inte vänta på investeringar som tar många år att både besluta om och att genomföra.

4.6 Gods i storstäder

I många storstäder finns möjligheter att minska antalet lastbilar på vägarna genom att kombinera väg med sjöfart. I Stockholm finns tunga lastbilstransporter som inte får gå över Essingeleden. Istället för att gå via Västerås med en omväg på cirka 15 mil skulle de kunna transporteras nattetid på vägfärjor som har ledig kapacitet. Ett konkret förslag gäller en färjeförbindelse mellan Slagsta och Bällsta. Under den knappt timslånga resan på en vägfärja kan lastbilschaufförerna få vila. En vägfärja kan ta tre fyra långtradare, vilket sparar 60 mil vägtransporter alternativt fyra dispensfordons belastning av Essingeleden.⁷ Med rätt planering och logistik kan man göra betydande vinster i tid, pengar, säkerhet, utsläpp och energiförbrukning.

Ett gott exempel på en lösning med omlastning som styrs av en varuägare är Stora Enso's systemtrafik, som tar bort onödiga led och har Göteborgs hamn som nod. In till Göteborg är det järnväg eller båt, sedan systemfartyg ut. Göteborgs hamn har ett utvecklat järnvägssystem med 24 olika tågpendlar och 600 meter långa tåg som går från hamnen till olika destinationer ute i landet. En bärande tanke är att skapa balanserade flöden med lika mycket gods i båda riktningarna. I många fall är kommunerna också engagerade i att få till stånd tågpendellösningar, till exempel Nässjö kommun för Höglandspendeln. I dag motsvarar systemet 120 000 lastbilar med vardera två tjugofotscontainrar. Det talas ofta om att järnväg inte passar för korta transporter, men Uddevallapendeln bevisar motsatsen. Från Uddevalla till Göteborgs hamn finns en 7 mil lång järnväg som transporterar containrar till Göteborgs hamn.

I andra delar av Europa satsar man på inre vattenvägar. Det finns 200 hamnföretag som arbetar i de inre vattenvägarna i Europa. Där transporteras i dag 485 miljoner ton gods. Wien har en nästan dubbelt så stor containerterminal som Göteborg, trots att det inte är en kuststad. Tyskland bygger akvedukter med hiss för fartyg. I Hamburg går gods mellan terminalerna med hjälp av pråmar, och i många städer, till exempel Paris och London, satsar man på att minska trängseln i städerna med hjälp av sjötrafik. Eftersom Väneren inte har en formell klassning som inre vattenväg är den inte prioriterad för godstransporter.

⁷ Skärgårdsredarna, faktablad: *Det går att avlasta vägnätet, öka säkerheten och minska miljöbelastningen i storstäderna.*

Fel! Okänt namn

4.7 Sverige ligger långt fram – vinner på större miljökrav

Svenska rederier och hamnar ligger långt före andra vad gäller miljöhänsyn. Detta beror delvis på att Östersjön är ett svavelkontrollområde och att det finns många rederier och hamnar som drivit på utvecklingen. Flera svenska rederier är världsledande på miljö. Ett exempel är Wallenius som redan idag fyller kravet på 0,1 viktprocent svavel i oljan.⁸ Det innebär att skarpare miljökrav blir en konkurrensfördel för dem, i synnerhet om det drivs igenom på internationell nivå. Även svenska hamnar ligger långt framme. Ett exempel är hur Sjöfartsverkets isbrytare försörjs med fjärrvärme i Luleå hamn genom att man använder spillvärme från SSAB:s ståltillverkning. På så sätt sparas lika mycket olja som skulle krävas för att värma 150 vanliga villor.⁹ Ett annat exempel kommer från Göteborgs hamn där elanslutning av Stora Ensos ro-ro-fartyg görs i hamn. Ett ro-ro-fartyg släpper i genomsnitt ut ungefär 25 ton koldioxid, 520 kilo kväveoxider och 22 kilo partiklar per år om det inte försörjs genom landansluten el. Här finns stor potential för miljövinster.¹⁰

Sveriges Redareförening, Sverige hamnar och Sjöfartsverket har nyligen skrivit en överenskommelse om att öka användningen av land-el i svenska hamnar.¹¹ Sveriges redareförening kommer nu att gå ut till sina medlemmar och visa på tekniska lösningar.

4.8 Schysta arbetsvillkor gynnar miljön

Internationella transportarbetarefederationen (ITF) arbetar för att minska så kallad bekvämlighetsflagg, det vill säga fartyg som för en annan flagga än den för det land där det verkliga ägandet av fartygen finns.¹² Dessa flaggstater har ingen eller liten kontroll över ”sina” fartyg utan är mest intresserade av att inkassera registeravgifter. Ofta är de bekvämlighetsflaggade fartygen i mycket dåligt skick, vilket lett till miljökatastrofer och förlisningar. Besättningarna på bekvämlighetsflaggade fartyg har som regel undermåliga anställningsvillkor.

ITF jobbar för att avskaffa hela systemet med bekvämlighetsflagg. Som delmål arbetar ITF för att besättningarna på bekvämlighetsflaggade fartyg ska få drägliga villkor. ITF är unikt bland fackliga internationaler i det att man tecknar direkta kollektivavtal på dessa fartyg, så kallade ITF-avtal. I dag är

⁸ Under 2007 uppmättes 0,98 procent svavel i genomsnitt, se mer info: <http://www.walleniuslines.com/sv/Vi-tar-vart-ansvar/Hansyn-till-miljon/Minska-svavelhalt-i-branslet/>.

⁹ Sjörapporten, nr 7 2008, ... och i Luleå får isbrytarna fjärrvärme.

¹⁰ Sjörapporten, nr 7 2008, Här löser Göteborg ett miljöproblem.

¹¹ Svensk Sjöfartstidning, 8 maj 2009, Bred överenskommelse om land-el i Sverige.

¹² Seko Sjöfolk,

http://www.sjofolk.se/index.php?option=com_content&view=article&id=16&Itemid=36.

över 40 procent av de bekvämlighetsflaggade fartygen täckta av godkända ITF-avtal.¹³

4.9 Gotlandstrafiken

För sin utveckling och överlevnad är regionen Gotland med sitt ö-läge helt beroende av goda färjeförbindelser till och från fastlandet. Årligen transporteras cirka 1,6 miljoner passagerare, 465 000 personbilar och 740 000 längdmeter gods till och från Gotland via Gotlandstrafiken.¹⁴ Näringslivet, som till stor del utgörs av turism och småföretagsamhet, står och faller med en pålitlig och utbyggd färjetrafik. Företag, skolor och andra delar av det gotländska samhället har byggt upp nätverk och handelsutbyten delvis tack vare att det hittills har gått bra att åka upp till Stockholmsregionen över dagen. Investeringstiljen hänger samman med garantier om förutsägbara och bra färjeförbindelser. Även människors vilja att bosätta sig på ön hänger samman med möjligheterna att kunna förflytta sig mellan Gotland och fastlandet och kunna ta emot besök. Dessa förbindelser måste finnas till rimliga priser och med en god turtäthet.

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet regleras genom upphandling av person- och godstrafik mellan staten och ett rederi, för närvarande Destination Gotland. Sedan 2000 har Rikstrafiken ansvaret för upphandlingen av denna trafik utifrån sitt allmänna uppdrag att ansvara för upphandling av interregional långväga persontrafik med flyg, tåg, färja och buss som är ”samhällsekoniskt motiverad men företagsekonomiskt olönsam”. Rikstrafiken har också tecknat avtal om tågtrafik och viss busstrafik i olika delar av landet och om flygtrafik mellan olika orter i Norrland och Arlanda samt på vissa linjer inom Norrland. Kostnadmässigt står Gotlandstrafiken för närvarande för en större del av Rikstrafikens budget.

Tillförlitliga och långsiktigt säkra kommunikationer till rimliga priser är en väsentlig förutsättning för all utveckling på Gotland. En god livsmiljö förutsätter också att utvecklingen är ekologisk hållbar. Det behövs en omställning av bränsleanvändningen för att trafiken ska minska sin klimatpåverkan, vilket kräver en övergång från fossilbränslen till förnybara bränslen och en rejäl energieffektivisering.

Ett viktigt syfte med Gotlandstrafiken är transport av gods. I och med att hastigheterna har höjts är klimatpåverkan från färjorna mycket stor. Det är både ekonomiskt och ekologiskt ineffektivt att godset transporteras i höga hastigheter. I dagsläget går snabbfärjorna till Gotland med en hastighet på 30 knop, vilket gör att resan Nynäshamn–Visby tar dryga tre timmar och Oskarshamn–Visby knappa tre timmar. Genom att sänka hastigheten för dagens snabbfärjor till 22 knop skulle bränsleanvändningen kunna halveras, och restiden skulle bli fyra timmar lång. På så sätt skulle man få ett klimatsmart

¹³ Seko Sjöfolk, http://www.sjofolk.se/index.php?option=com_content&view=article&id=16&Itemid=36.

¹⁴ Destination Gotland, faktablad: Vision för Gotlandstrafiken.

Fel! Okänt namn på

och billigt transportsätt till Gotland. Särskilt lämpligt skulle det kunna vara att sänka hastigheten på natten eller vintertid.

5 Sjöfartens miljöpåverkan

5.1 Klimat

I dagsläget ingår inte internationell sjöfart i Kyotoavtalet, inte heller internationellt flyg. Ur klimatsynpunkt är det uppseendeväckande att båda dessa transportslag slipper undan åtaganden och kan fortsätta att öka sina utsläpp, utan ekonomiska styrmedel eller andra åtgärder.

Sjöfartens globala utsläpp av koldioxid beräknades under 2007 till 1 046 miljoner ton, vilket motsvarar 3,3 procent av de globala koldioxidutsläppen 2007.¹⁵ Enbart internationell sjöfart beräknas under 2007 ha släppt ut 870 miljoner ton koldioxid, motsvarande 2,7 procent av de globala utsläppen 2007. Om nuvarande trend fortsätter kommer andelen att stiga till 6 procent av de globala utsläppen 2020.

I samband med Köpenhamnsmötet i december 2009 aktualiseras frågan om att inkludera internationell sjöfart och internationellt flyg. De är båda idag helt utan regleringar eller åtaganden. Alla sektorer måste inkluderas i Kyoto-protokollet, inte minst de som har en ansenlig del av klimatpåverkan och vars trender går åt fel håll. Det är giltigt för både sjöfart och flyg.

5.2 Luftföroreningar¹⁶

När andra landbaserade verksamheter fått krav på att minska sina luftföroreningar har sjöfarten och flyget ofta sluppit undan. Det är en av förklaringarna till att utsläppen av kväve, svavel och partiklar från sjöfarten fortfarande är mycket stora. Fartyg som ingår i internationell handel i Europas omgivande hav släpper ut ungefär 2,3 miljoner ton svaveldioxid, 3,3 miljoner ton kväveoxider och 250 000 ton fina partiklar per år, enligt beräkningar på data från år 2000. Med nuvarande lagstiftning beräknas sjöfartens utsläpp av svaveldioxid och kväveoxid att öka med 40–50 procent till år 2020 jämfört med 2000. I så fall innebär det att utsläppen från internationell sjöfart runtomkring Europa blir lika stor, eller till och med större, än de totala landbaserade utsläppen av dessa ämnen i EU-27. I dessa siffror ingår inte sjöfart som bedrivs på nationell nivå, då dess utsläpp finns med i nationell rapportering av data.

Globalt har den kommersiella sjöfarten nästan hälften så mycket partikelutsläpp som den globala bilflottan. Sjöfarten släpper ut ungefär 900 000 ton

¹⁵ IMO, *prevention of air pollution from ships*, Second IMO GHG Study 2009, sid 7.

¹⁶ Om inte annat anges kommer fakta under denna rubrik från *Air pollution from ships* producerat av bl.a. Luft- och klimatsekreteriatet, T&E, m.fl., <http://www.airclim.org/factsheets/shipping08.pdf>.

Fel! Okänt namn på

partiklar varje år. Den bidrar också till 30 procent av smogbildande utsläpp av kväveoxider och 5–8 procent av svaveldioxidutsläppen globalt.¹⁷ Eftersom 70 procent av sjöfarten äger rum inom 400 km från kustlinjen är dessa utsläpp ett allvarligt hälsoproblem. Enligt en dansk studie bidrar luftföroreningar från sjöfarten i Nordsjön och Östersjön med hälsoskador som värderas till 24 miljarder euro per år.¹⁸

För utsläpp av svavel har det internationella samarbetet i UN International Maritime Organisation (IMO) äntligen kommit till beslut. Efter årtal av förhandlingar, i Marine Environment Protection Committee (MEPC) under IMO, nåddes 1997 en överenskommelse som trädde i kraft 2005. Den innehåller ett globalt tak på maximalt 4,5 procents innehåll av svavel i fartygsbränslet. Den pekar även ut möjligheten att skapa särskilda områden där det kan ställas skarpare krav, så kallade Emission Control Areas (ECAs) eller svavelkontrollområden. Östersjön och Nordsjön är sådana områden, med krav på att svavelhalten inte får överstiga 1,5 procent. Enligt ett beslut i april 2008 kommer kraven på svavel att skärpas. Från och med 2020 kommer det globala taket att bli 0,5 procent för svavel i fartygsbränslet. I svavelkontrollområden kommer gränsen att skärpas till 1 procent 2010 och 0,1 procent 2015.

För kväve finns inte samma regleringar som för svavel. Det finns målsättningar om att kväveutsläppen ska minska med 16–22 procent till 2011 jämfört med 2000 och med 80 procent till 2016. Men den långsiktiga målsättningen till 2016 gäller bara för ECAs. Det saknas idag alltså verkningsfulla redskap för att minska kväveutsläppen från sjöfarten. Ett första viktigt steg skulle vara att skapa särskilda kvävekontrollområden, det vill säga motsvarande svavelkontrollområden, med skarpare regler även för utsläpp av kväve. Inte heller på EU-nivå finns någon typ av reglering av vare sig kväve eller partiklar från fartyg.

De totala kväveoxidutsläppen från fartyg i Östersjön beräknades till 370 000 ton under 2006 och 400 000 ton under 2007.¹⁹ Det innebär att sjöfartens utsläpp av kväve i Östersjön ligger i samma storleksordning som de sammanlagda landbaserade utsläppen från Danmark och Sverige.

USA och Kanada har nyligen lämnat in en gemensam ansökan till IMO för att klassa en stor del av sina kuststräckor som kontrollområden för svaveloxider, kväveoxider och partiklar (ECAs). Enligt USA:s motsvarighet till Naturvårdsverket (EPA) skulle ett sådant beslut leda till att rädda mellan 3 700 och 8 300 amerikanska och kanadensiska liv varje år fram till 2020 genom att det ställs skarpare krav på utsläpp av luftföroreningar gentemot större fartyg.²⁰ Mer än 100 miljoner människor i USA och Kanada lever i områden som har dålig luft, med föroreningar som överskrider de halter som WHO satt upp som hälsofarliga. De föreslagna områdena sträcker sig 200 sjömil (370 km) utanför kusten och inkluderar vatten som angränsar till Stilla havet, Atlanten och de största öarna på Hawaii. Det kommer att finnas möjlighet att inkludera

¹⁷ Acid News, no 2, June 2009, Ships pollute half as much as the world's cars.

¹⁸ Acid News, No 2, June 2009, *Ship pollution costs billions*.

¹⁹ Acid News nr 1, 2009, Baltic Sea – first nitrogen emissions control area?

²⁰ Acid News, no 2, June 2009, Cleaner ship fuels to save American lives.

Fel! Okänt namn på

fler områden efter hand. Enligt förslaget ska krav ställas som innebär att svavelhalten i bränslet minskar med 98 procent, utsläpp av partiklar med 85 procent och utsläpp av kväveoxider med 80 procent jämfört med nuvarande internationella krav. Om det går som planerat kan de nya kontrollområdena börja gälla från 2012.

Sverige bör ta fasta på det amerikanska och kanadensiska samarbetet i denna fråga och kräva att Östersjön och Nordsjön också ska ha särskilda standarder för utsläpp av kväve och partiklar. I dagsläget gäller restriktionerna på utsläpp i egenskap av ECAs enbart svavel i dessa områden. Helsingforskommissionen (Helcom) har i princip enats om att föreslå att Östersjön ska bli ett kvävekontrollområde.

Sverige bör också driva på för att hela Europas vatten ska bli utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar. En sådan klassning skulle inte bara gynna miljön, utan även den svenska sjöfarten, eftersom den redan idag ligger längre fram i miljöhänsen än många andra. Sverige bör även driva på i IMO för att alla vatten på längre sikt ska omfattas av regelverket om utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar. Den svenska regeringen bör driva dessa förslag vidare under ordförandeskapet i EU.

5.3 Oljeutsläpp och intrång i känsliga miljöer

Östersjön har ett speciellt ekosystem. Det bräckta vattnet i kombination med låg syreförsörjning m.m. gör att den är särskilt känslig. Östersjön är därför klassad som Particular Sensitive Sea Area²¹ (PSSA). Under miljö kvalitetsmålet ”Hav i Balans samt levande kust och skärgård” finns ett delmål att utsläppen av olja och kemikalier från fartyg ska vara försumbara senast 2010. Tyvärr finns fakta som pekar på att oljeutsläppen i Östersjön fortfarande är många och att de har stora miljöeffekter. Enligt en rapport av Larsson och Tydén vid Högskolan på Gotland²² konstateras det att det sker upp emot flera tusen illegala oljeutsläpp per år i Östersjön och att målet om att utsläppen av olja och kemikalier från fartyg ska vara försumbara senast 2010 är långt ifrån nåt.

Utsläpp av olja är förbjudet i alla delar av Östersjön, men ett stort antal utsläpp observeras varje år av myndigheterna kring Östersjön. Mörkertalet är stort eftersom många utsläpp aldrig upptäcks. Det finns uppgifter via Helsingforskommissionen (Helcom 2008) som visar att utsläppen i södra och norra Östersjön kan uppskattas till mer än 4 000 per år. Andra data från Kustbevakningen indikerar att utsläppen är ungefär 1 600 per år i hela Östersjön. Alla dessa beräkningar är översiktliga och har osäkerheter, men tydligt är det fortfarande görs många oljeutsläpp från fartyg.

Mest avgörande för hur stor skada ett oljeutsläpp får för fåglar är *när* det sker och *var* det äger rum, mer än volymen olja. Det beror på att sjöfåglar är

²¹ Skyddsklassning av särskilt känsliga havsområden, som görs inom ramen för Marpolkonventionen.

²² Kjell Larsson och Lars Tydén, Inventering av oljeskadad alffågel längs Gotlands sydkust under perioden 1996/97 till 2007/08, avdelningen för biologi, Högskolan på Gotland.

Fel! Okänt namn på

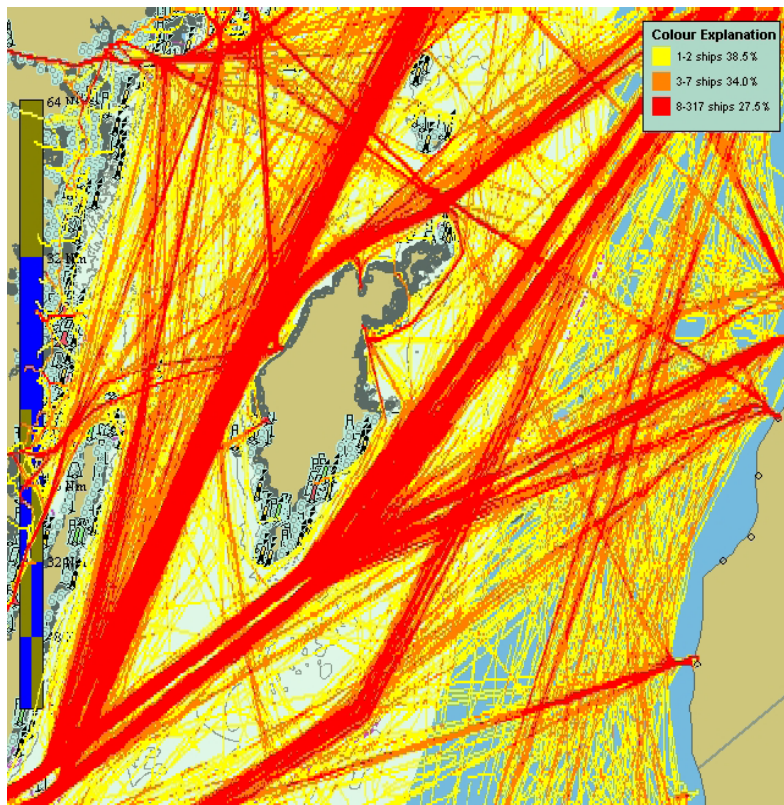
ojämnt fördelade över Östersjön. Cirka 90 procent av fåglarna övervintrar inom mindre än 5 procent av Östersjöns yta. Ett litet oljeutsläpp i ett område med hundratusentals fåglar område kan slå ut en stor del av fågelbestånden, medan större utsläpp i fågelfattiga områden kan ha liten effekt. Därför är det mycket viktigt att styra bort fartygstrafik från nationellt och globalt viktiga områden som hyser stora mängder sjöfågel. Ett sådant område i Sverige är Hoburgs bank utanför Gotlands södra kust. Det är klassat som ett Natura 2000-område. Den sydöstra delen av Natura 2000-området Hoburgs bank är även klassat av IMO som ett område som sjöfarten rekommenderas att undvika. Trots detta tillåts cirka 22 000 fartyg per år passera genom Hoburgs bank. Så länge den hårt trafikerade fartygsrutten mellan sydvästra Östersjön och Finska viken korsar Natura 2000-området Hoburgs bank kommer både alfågel och grisslor att fortsätta skadas genom oljeutsläpp. Östersjöns bestånd av alfågel har minskat med cirka 70 procent de senaste 15 åren, vilket bland annat orakats av oljeutsläpp i fågeltäta områden.²³

Ungefär 50 000 fartyg passerar Gotland varje år. Sjöfartstrafiken i Östersjön förväntas öka ytterligare i och med ökad handel med Ryssland, inte minst med avseende på olja. Att hitta rutter och andra åtgärder som minimerar sjöfartens intrång i känsliga miljöer är därför avgörande för Östersjöns framtid.

²³ Högskolan på Gotland, remissvar 2009-03-25, *Synpunkter om inrättande av trafiksepareringar och en rekommenderad rutt i vattnen kring Gotland, TSS 2009-1653*.

Fel! Okänt namn på

Bild 2 Sjöfartens trafik per år i Östersjön



Källa: Sjöfartsverket.

6 Miljöpartiets förslag

6.1 Sjöfarten och flyget in i Kyotoavtalet

Vid klimatmötet i Köpenhamn är det nödvändigt att internationella bunkeroljor inkluderas i Kyotoprotokollet, så att både sjöfarten och flyget avkrävs sitt klimatansvar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Ett exempel på målsättningar som framförs av ett flertal miljöorganisationer är att sjöfartens utsläpp av klimatpåverkande gaser ska minska med minst 40 procent jämfört med 1990 års nivå till 2020 och minst 80 procent lägre än 1990 års nivå till 2050.²⁴ Det är målsättningar i enlighet med de senaste rönen för att nå tvågradersmålet.

²⁴ FoEI, WWF & Greenpeace International, *Prevention of air pollution from ships*, 22 May 2009, MEPC 59/4.

6.2 En strategi för minskad klimatpåverkan för sjöfarten via IMO

IMO bör ställa krav på en minskad klimatpåverkan från sjöfarten. Det räcker inte med ett enskilt styrmedel, utan det behövs ett flertal som alla driver utvecklingen åt mer energieffektiva och klimatsmarta lösningar. Det behövs kortsiktiga såväl som långsiktiga styrmedel, regleringar, tekniska och driftsmässiga åtgärder och ekonomiska incitament. Den gröna gruppen i EU-parlamentet har uppmanat IMO att anta nödvändiga åtgärder senast i juli 2009.²⁵ Sverige bör driva frågan om att IMO ska utforma en strategi för att minska klimatpåverkan från sjöfarten. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

6.3 Sjöfartsverkets investeringar bör finansieras med anslag

Miljöpartiet anser att Sjöfartsverket på sikt bör finansieras med anslag enligt samma principer som för väg och järnväg. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. På så sätt skulle staten ta ett större helhetsansvar för sjöfartens infrastruktur och på ett bättre sätt optimera trafiken ur ett klimatsperspektiv. Detta går hand i hand med ambitionen om ett transportslagsövergripande sätt att tänka där olika transportslag ska samverka med varandra. I dagsläget är det svårt att få till stånd en sådan samverkan eftersom Sjöfartsverkets planering ligger utanför dagens infrastrukturplanering.

Vid planering av den framtida infrastrukturen så tas inte sjöfartens potential tillvara. Man utgår från väg och järnväg eftersom det är det som finansieras via skattsedeln. En viktig orsak är att Sjöfartsverket finansieras av sjöfartsnäringen. Ett viktigt motiv för att finansiera Sjöfartsverket med anslag är att det underlättar att hitta en optimal fördelning mellan transportslagen i planeringen.

6.4 Kilometerskatt för tunga lastbilar

Den förra regeringen aviserade att en kilometerskatt skulle komma till 2010, men den nuvarande regeringen verkar passa i frågan. I Klimatberedningen var samtliga politiska partier överens om ett införande av kilometerskatt för tunga lastbilar senast 2011. Miljöpartiet anser att en kilometerskatt bör införas på tunga lastbilstransporter med en geografisk differentiering. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Enligt Miljöpartiets budgetmotion för 2010 bör skatten uppgå till 2 kronor per kilometer och införas från den 1 januari 2012.

²⁵ Acid News nr 2 2008, *No progress to reduce shipping climate impact.*

Fel! Okänt namn

6.5 Genomför Hamnstrategiutredningens förslag

Miljöpartiet anser att Hamnstrategins prioritering av strategiska hamnar och godsnoder i huvudsak bör genomföras vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Miljöaspekter bör bli styrande för de avtal och överenskommelser staten gör med dessa strategiska hamnar. Istället för att ta till vara de konkreta förslagen i utredningarna väljer regeringen att göra om proceduren ännu en gång genom att kasta tillbaka handsken till regionerna. Det rimmar illa med regeringens målsättning om att stärka det transportslagsövergripande perspektivet i planeringen.

6.6 Kombinerade transporter bör ersätta lastbilstransporter

För att hitta smarta lösningar på hur vägfärjor kan bidra till att minska klimatpåverkan bör Vägverket få i uppdrag att särskilt utreda hur vägfärjor kan avlasta vägarna genom transport av lastbilar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Klimatvinst kan nås om lastbilarnas rutter kortas av och genom energieffektivisering då större gods går via sjöfart istället för på väg. Särskilt intressant kan detta vara i storstäder där vägutrymmet är trångt och möjligheterna till effektivisering är goda.

6.7 Transportköparansvar – staten bör gå före

Alla aktörer som köper transporter har möjlighet att ställa krav på klimat-smarta godstransporter vid offentlig upphandling. Miljöpartiet anser att staten ska ta sitt ansvar och på detta sätt premiera de transportörer som tar sitt klimatansvar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det är inte bara den billigaste transporten som ska styra, utan även kvalitativa aspekter, såsom klimat och luftkvalitet. Ett positivt exempel på frivilliga åtgärder är projektet Clean Shipping, som drivs i Västsverige av bland andra Västra Götalandsregionen och Business Region Göteborg.²⁶ Tanken med projektet är att påskynda teknikutveckling, påverka export- och importföretag att ställa krav på miljö och hälsa vid upphandling av transporter och samtidigt visa på goda exempel i branschen.

Via Paris MOU²⁷ görs årligen en ranking av olika fartyg utifrån hur de klarat sig i olika myndighetskontroller. Utifrån dessa fakta görs en sammanställning över vilka flaggstater och fartyg som är svartlistade respektive grålistade.²⁸ Ungefär tio procent av fartygen i Östersjön kommer från länder som

²⁶ <http://www.cleanshippingproject.se/projektet.html>.

²⁷ Paris Memorandum of Understanding on Port State control (Paris MOU), <http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/default.aspx>.

²⁸ <http://www.parismou.org/ParisMOU/Banned+Ships/xp/menu.4385/default.aspx>.

finns med på svarta och grå listor, vilket är en stor andel sjöfart med dålig standard.²⁹ Kommunerna och staten bör inte upphandla sjöfart från svartlistade länder eller fartyg. Det bör bli en uppmuntran till andra transportköpare att ställa liknande krav.

6.8 Staten behöver satsa på biogas

Parallellt med en satsning på energieffektivisering behövs en förnybar bränsleförsörjning av sjöfarten. Biogas är en lämplig sådan. För att säkerställa tillgången på biogas måste regeringen differentiera kostnader för användning av bränslen, så att det blir långsiktigt intressant att producera biogas. Därutöver behövs en konsekvent satsning på att öka distribution och produktion av biogas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Miljöpartiet har i en motion om biogas utvecklat idéer om hur staten bör gå före för att driva på produktion och distribution av biogas.³⁰ Några av de viktigaste kraven handlar om ett nationellt mål på minst 10 TWh biogas till 2015 och ett biogassekretariat med syfte att få till stånd minst 100 storskaliga biogasmack i Sverige senast 2015. Samt att det ska finnas minst en biogasmack i varje kommun senast 2020. Det behövs även fler satsningar på distribution av biogas som drivmedel, så att hela kedjan mellan producent och konsument fungerar smidigt.

6.9 Större differentiering av farledsavgifter

En enig klimatberedning har föreslagit att det ska finnas en koldioxidkomponent i farledsavgifterna. I dag gör det inte det, utan fokus är kväveoxider och svavel. Miljöpartiet stödjer Klimatberedningens förslag. Farledsavgifterna är ett effektivt ekonomiskt styrmedel för att premiera dem som sköter sig och låta dem som sköter sig mindre bra delvis betala för den förorening som de ger upphov till. Miljöpartiet anser att det är av största vikt att det tillkommer en klimatdifferentiering av farledsavgifterna. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

6.10 Bästa möjliga teknik i anslutning till sjöfartsstödet

Sjöfartsstödet syftar till att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders handelsflottor. Det omfattar från och med 2001 även färjenäringen och har fördjupats så att stödet motsvarar skatt och samtliga sociala avgifter för sjöfolk som arbetar på svenskregistrerade fartyg.

²⁹ Telefonsamtal med Kjell Larsson, avdelningen för biologi, Högskolan på Gotland.

³⁰ http://mp.se/templates/Mct_78.aspx?avdnr=12455&number=157365.

Fel! Okänt namn på

Miljöpartiet anser att ett fartyg för att få sjöfartsstöd bör införa bästa möjliga miljöteknik, inom en rimlig tidsrymd. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. I dag ställs inga miljörelaterade krav i anslutning till sjöfartsstödet. Klimatberedningen föreslog att ett krav på bästa möjliga teknik som en förutsättning för beviljande av sjöfartsstöd ska utredas.

Miljöpartiet anser att sjöfartsstödet är viktigt för att behålla en nationell sjöfartsnäring. Men att helt ge detta stöd utan krav på god miljöstandard är att göra både näringen och miljön en björntjänst. Ett krav på bästa möjliga teknik kommer även att bidra till att svenska fartyg kommer att kunna effektivisera sin energianvändning och bli bättre förberedda på internationella krav på att minska sjöfartens miljöpåverkan. Kravet ska genomföras med tanke på de långsiktiga förutsättningar sjöfarten behöver.

6.11 ITF-avtal på svenska vatten och i resten av Östersjön

Miljöpartiet anser att Sverige bör arbeta för att krav på att ITF-avtal ska vara ett villkor för att angöra hamn i hela Östersjön, som en åtgärd ramen för PSSA inom IMO. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. På så sätt skulle de farligaste oljetransporterna och säkerhetsriskerna kunna undvikas i Östersjön. Parallellt bör Sverige arbeta för att även göra gemensam sak med andra Östersjöländer för att kräva ITF-avtal i hela Östersjön. Sverige bör till en början gå före och kräva ITF-avtal på svenska vatten. Genom att ställa krav på ITF-avtal skapas incitament både för drägligare arbetsvillkor och bättre miljöhänsyn. Ett exempel på denna åtgärd är Röda havet där inga fartyg utan ITF-avtal får angöra hamn, eftersom det är en så känslig ekologisk miljö.

6.12 Klassa Östersjön som ett kvävekontrollområde och hela Europas vatten som svavel- och kvävekontrollområde

Sverige bör inspireras av USA och Kanada som ansökt om att göra delar av sina kuststräckor till utsläppskontrollområden både 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 ge regeringen tillkänna som sin mening. Parallellt med detta bör Sverige driva på för att hela Europas vatten ska bli utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Under ordförandeskapet hösten 2009 finns goda möjligheter till detta. Sverige bör även driva på i IMO för att alla vatten på längre sikt ska omfattas av regelverket om utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

6.13 Ändrade rutter för att minimera intrång i känslig natur

För att lösa de ytterst allvarliga problem som sjöfarten orsakar vid Hoburgs bank och andra områden med stora ekologiska värden krävs en större utredning om fartygsrutter i centrala Östersjön. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Krav på att fartygstrafiken genom Natura 2000-området Hoburgs bank flyttas eller minimeras har tidigare framförts av Havsmiljökommissionen, Gotlands kommun, länsstyrelserna i Kalmar, Gotlands, Blekinge och Skåne län samt av miljöorganisationer. Även Sveriges Redareförening finner nuvarande dragning genom Hoburgs bank olycklig och vill se en utredning om detta. Utredningen bör finna metoder och rutter så att fartygstrafiken minimeras i de mest värdefulla marina områdena i Östersjön och att därmed bevarandemålen för de av EU beslutade Natura 2000-områdena kan uppfyllas.

6.14 Klimatsmart transport till Gotland

Ett effektivt sätt att miljöanpassa driften av Gotlandsfärjorna är en övergång till biogas. Det skulle också underlätta kommande krav på högst 0,1 viktprocent svavel i bränslet. Just nu planeras för en biogasanläggning³¹ på Gotland med en kapacitet på cirka 300 GWh, vilket ökar förutsättningarna för att försörja Gotlandsfärjorna med förnybart bränsle. Destination Gotland har utformat en vision för övergång till biogas, i synnerhet lokalt producerad från Gotland. Att försörja färjorna med fossilgas är inte ett alternativ då det i grunden bygger på samma typ av fossilberoende som oljan.

En övergång till förnybart bränsle tar tid, och redan idag behövs ett klimatsmartare alternativ för transport till och från Gotland. Miljöpartiet anser att det noga ska undersökas hur hastigheten på vissa färjeturer till och från Gotland skulle kunna sänkas: för avgångar med större mängd gods och för de passagerare som prioriterar klimatet och ett lägre pris. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Inledningsvis skulle det kunna vara lämpligt för avgångar under lågsäsong.

6.15 Flytta ansvaret för Gotlandstrafiken till Vägverket

Av flera skäl behöver ansvaret för Gotlandstrafiken flyttas från Rikstrafiken till Vägverket. Det främsta skälet är att avtalet kring Gotlandstrafiken skiljer sig avsevärt från Rikstrafikens övriga avtal. Den största skillnaden är att den omfattar såväl person- som godstrafik. Person- och godstrafiken är helt integrerade i ett gemensamt transportsystem. Färjeförbindelserna utgör dessutom

³¹ Ännu inga kontrakt skrivna, klart tidigast hösten 2010 enligt Svenska Gasföreningen, i första fasen blir kapaciteten 76 GWh.

Fel! Okänt namn på

det enda möjliga kommunikationsmedlet för i princip alla godstransporter. Det är uppenbart att vägförbindelser inte finns tillgängliga som alternativ för Gotland. Förbindelserna över Östersjön mellan Gotland och fastlandet motsvarar de förbindelser som vägnätet erbjuder i övriga län. Färjetrafiken bör därför betraktas som en del av infrastrukturen som förbinder Gotland med övriga Sverige. Det är naturligt att se färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet som en del av ett nationellt integrerat vägnät, och ansvaret för Gotlandstrafiken bör därför föras över till Vägverket. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det måste finnas långsiktiga villkor för Gotlandstrafiken för att möjliggöra utveckling för boende och näringar på Gotland.

Miljöpartiet anser att regeringens beslut om att avreglera färjetrafiken till Gotland bör rivas upp. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Beslutet underminerar möjligheterna att upprätthålla trafiken vintertid, eftersom det rederi som har koncession kommer att förlora intäkter sommartid. Miljöpartiets förslag om att Vägverket ska ta över Gotlandstrafiken skulle leda till långsiktig trygghet för gotlänningarna att ha bra kommunikationer året runt för både personer och gods. Regeringens förslag leder till en stor osäkerhet och det kommer att behövas större anslag för att upprätthålla trafiken när den inte är företagsekonomiskt lönsam.

Stockholm den 6 oktober 2009

Karin Svensson Smith (mp)

Jan Lindholm (mp)

Per Bolund (mp)

Lage Rahm (mp)

Tina Ehn (mp)

Mats Pertoft (mp)