

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2017-04-20
Besvaras senast
2017-05-05

Till statsrådet Anna Johansson (S)

2016/17:462 Efterlevnaden av svaveldirektivet

Sjöfarten är ett såväl effektivt som jämförelsevis miljövänligt transportslag. Tack vare att sjöfarten är energieffektiv är den också ett klimatsmart alternativ. Att flytta mer gods från väg till sjöfart är därför en viktig del av lösningen för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Samtidigt ger även sjöfarten upphov till en negativ miljö- och klimatpåverkan genom utsläpp av till exempel kväveoxid, svavel och koldioxid.

Sedan den 1 januari 2015 gäller mycket stränga krav vad beträffar svavelutsläpp i de så kallade svavelkontrollområdena (SECA-områdena) som bland annat omfattar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Reglerna är framförhandlade inom FN:s sjöfartsorgan IMO och har implementerats inom EU genom det så kallade svaveldirektivet. I SECA-områdena får bränslet högst innehålla 0,10 viktprocent svavel, vilket kan jämföras med att det globalt är tillåtet med hela 3,50 viktprocent svavel i maritimt bränsle.

Debatten var omfattande och farhågorna många inför införandet av de nya och betydligt strängare kraven i svavelkontrollområdena. Inte minst sjöfartsindustrin varnade för allvarliga konsekvenser för sjöfartens konkurrenskraft, men nu, drygt två år efter att de nya reglerna trädde i kraft, råder det stor enighet om att införandet av de nya reglerna gick bättre än förväntat och att sjöfartsbranschen på ett framgångsrikt sätt har klarat omställningen och därmed bidragit till en betydligt bättre luftkvalitet genom de radikalt sänkta svavelutsläppen. Därmed inte sagt att omställningen har varit kostnadsfri eller enkel. Tvärtom. Omställningen har varit såväl kostsam som utmanande för sjöfartsindustrin. Branschen har gjort ett omfattande arbete för att utveckla och introducera ny teknik och för att byta bränsle, vilket självfallet tarvat stora investeringar.

För att säkerställa en sund konkurrens och för att uppnå svaveldirektivets syfte är det viktigt att överträdelser mot regelverket får konsekvenser. Fusk ska inte få löna sig men det gör det dessvärre i dag då Sverige fortfarande saknar ett fungerande sanktionssystem.

Regeringen har vid upprepade tillfällen gett besked om att det pågår ett arbete inom Regeringskansliet för att ta fram ett fungerande sanktionssystem i syfte att säkerställa en god efterlevnad av svaveldirektivets krav. Är inte efterlevnaden av svaveldirektivet och upprätthållandet av en sund konkurrens något som

regeringen finner angeläget eller varför har Sverige fortfarande inte, mer än två år efter att de nya stränga svavelkraven trädde i kraft, ett fungerade sanktionssystem?

Med anledning av ovanstående har jag följande frågor till statsrådet Anna Johansson:

1. Varför har arbetet med att ta fram ett sanktionssystem dröjt?
2. När kommer detta arbete att slutföras, och när kan ett nytt effektivt sanktionssystem träda i kraft?
3. Vilka åtgärder avser statsrådet att vidta för att främja sjöfartsindustrins fortsatta miljöarbete?

.....

Johan Hultberg (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Lisa Gunnfors