

Motion till riksdagen 2024/25:3345

av **Linus Lakso m.fl. (MP)**

med anledning av skr. 2024/25:87 Riksrevisionens rapport om statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen så snart som möjligt ska införa ett förbud mot utsläpp av allt skrubbevatten i Sveriges hela territorialvatten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska driva att Marpolkonventionen skärps och att det inte längre blir tillåtet att släppa ut lastrester i havet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se över den svenska regleringen för att säkerställa att den överensstämmer med nuvarande internationella konventionskrav när det gäller ”proceeding en route” och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att inspektörer som övervakar och godkänner tankspolning av lasttankar ska vara förordnade eller bemyndigade av staten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att kommande åtgärdsprogram för havsmiljön innehåller konkreta och genomförbara insatser för att minimera miljöpåverkan från sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom ramen för internationella samarbeten ska driva på för att en metod för att mängdberäkna utsläpp av andra skadliga ämnen än mineralolja tas fram och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge i uppdrag till Sjöfartsverket att inom den pågående översynen av modellen för

farledsavgifter skapa incitament att minska utsläpp av skrubbevatten och minska utsläpp av lastrester med skadliga flytande ämnen och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att hamnarnas faktiska mottagningskapacitet när det gäller skadliga flytande ämnen är tillräcklig och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge i uppdrag till berörda miljötillsynsmyndigheter att utveckla samverkan med de som har tillsyn över hamnverksamhet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Sjöfarten bidrar till flera belastningar på havsmiljön i Östersjön och Västerhavet, bl.a. genom utsläpp av skadliga ämnen i tvättvatten från rening av rökgaser (skrubbevatten) och från rengöring av lasttankar. För att utsläppen i havet ska minska behövs både tillräcklig reglering av utsläpp och tillräcklig mottagningskapacitet i hamnar. Den övergripande slutsatsen är att statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet i dagsläget inte är effektiva. Riksrevisionen konstaterar att miljön i svenska hav är hårt belastad och att god miljöstatus inte nås samt att negativa konsekvenser för både miljö och samhälle kan förväntas om det inte vidtas omfattande åtgärder. Utvecklingen i våra hav är oerhört allvarlig, och tillståndet för ekosystemen i både Östersjön och Västerhavet är på många sätt akut. Det är ett kritiskt läge för att kunna vända utvecklingen och återuppbygga ekosystemen.

Med Miljöpartiet i regeringen fick Transportstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten 2019 i uppdrag att sammanfatta relevant kunskapsläge om utsläppen från skrubbrar samt att föreslå en handlingslinje i frågan. Myndigheterna redovisade uppdraget i september 2020 och regeringen gav myndigheterna ett uppföljningsuppdrag året därpå som redovisades i juni 2022. Myndigheternas redovisningar av de båda uppdragen har lyft kunskapsläget och utgör underlaget som gör att det i dag finns en god bild av hur skadliga utsläppen från skrubbrar är.

Granskningen som ligger till grund för denna skrivelse fokuserar på utsläpp av skrubbevatten, utsläpp av lastrester samt mottagningen av sjöfartens avfall i hamn. Riksrevisionen framhåller i sin rapport att sjöfarten bidrar till flera miljöbelastningar i havet. Det är välkommet att dess problematik och förslag på åtgärder lyfts fram, men regeringen behöver ta ett helhetsgrepp om sjöfartens påverkan på havsmiljön. Det saknas forskning och kunskap inom flera områden som är väsentliga för att vidta rätt åtgärder för att kunna nå miljömålet Hav i balans samt levande kust och skärgård. Det är viktigt att tillräckliga åtgärder kommer på plats så fort som möjligt.

Sjöfartens förutsättningar styrs i stor del av internationella regler och EU-rätten. Detta är i grunden bra och viktigt då sjöfarten är internationell och haven är gemensamma. Det är därför viktigt att arbetet i första hand sker genom internationella överenskommelser och regelverk, men det kan även finnas skäl att nationella regler och tillämpning av regelverket kan gå före de internationella normerna eller det EU-rättsliga regelverket. Östersjöns ekosystem står inför en akut kris, och läget i Västerhavet är mycket allvarligt.

Förbud utsläpp av skrubbevatten så snart som möjligt

Riksrevisionen konstaterar att skrubberanvändningen ökat sedan 2015 och hänvisar till samhällskostnader på 7 miljarder kronor som har uppkommit på grund av utsläppen. Riksrevisionen skriver att 45 länder globalt redan har infört någon form av reglering av skrubbrar och att både FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) och EU har lyft fram möjligheten för kuststater att införa utsläppsbegränsningar i sina territorialhav, särskilt i områden som inte uppnår god miljöstatus för farliga ämnen, vilket Östersjön inte gör.

Regeringen har nyligen beslutat att det ska bli förbjudet med utsläpp till vatten från öppna skrubbrar fr.o.m. den 1 juli 2025, men förbudet för utsläpp till vatten från alla skrubbrar ligger långt fram och börjar gälla först den 1 januari 2029.

Riksrevisionens rekommendation till regeringen är att så snart som möjligt införa ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten i Sveriges hela territorialvatten. Miljöpartiet anser att regeringen behöver ta ett beslut om att tidigarelägga förbudet som ska gälla fr.o.m. 2029 till att införas så snart som möjligt. Utifrån denna skrivelse framgår det inte varför förbudet för utsläpp till vatten från alla skrubbrar ska vänta till 2029, men regeringen skriver att de koordinerat förslaget med liknande förslag i Danmark och Finland. Enligt ett avtal mellan partierna i danska folketinget i april 2024 ska ett förbud mot utsläpp från öppna skrubbrar i Danmarks territorialvatten träda i kraft den 1 juli 2025. Ett förbud mot utsläpp från stängda skrubbrar i Danmarks territorialvattnet ska träda i kraft 2029. Miljöpartiet anser att det svenska förbudet ska tidigareläggas i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer om att så snart som möjligt införa ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten i Sveriges hela territorialvatten.

Riksrevisionen konstaterar också att mängden utsläpp av andra skadliga flytande ämnen än mineralolja ökat med flera hundra procent de senaste åren samt att det troligen finns ett stort mörkertal på grund av ökade transporter av sådana ämnen, och att utsläppen av dessa ämnen nu är större än utsläppen av mineralolja. Riksrevisionen skriver att utsläppen huvudsakligen sker i samma områden år från år och inte sällan i skyddade områden, t.ex. Natura 2000-områden.

Ändring av ”proceeding en route”

Marpolkonventionen (internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg) tillåter under vissa förutsättningar att tvättvatten med lastrester släpps ut i havet. Miljöpartiet anser att det är olyckligt att Marpolkonventionen över huvud taget godkänner att tvättvatten med lastrester släpps ut i havet. Vi behöver sluta att se havet som en soptipp och komma bort från tanken att syns det inte så finns det inte. Sverige behöver driva att konventionen skärps och att det inte längre blir tillåtet att lastrester släpps ut i havet.

Riksrevisionen skriver att Sveriges reglering kring utsläpp av lastrester ger utrymme för en vidare tolkning av när sådana utsläpp är tillåtna. Marpolkonventionens krav för att fartyg ska få släppa ut vissa lastrester är att fartyget ska vara ”proceeding en route”. Riksrevisionen konstaterar att detta begrepp i svensk reglering är översatt till att fartyget ska vara ”under gång”, vilket ger utrymme för att fartyg som har lossat i en hamn kan åka ut från hamnen, släppa ut de berörda lastresterna och sedan återvända till samma hamn. Innebörden av ”en route” är enligt Riksrevisionen i stället att fartyget ska färdas på en kurs. Den tyska regleringen har preciserat att kravet på ”proceeding en route” inte

är uppfyllt om fartyget färdas endast för att släppa ut lastrester. Miljöpartiet anser inte att det ska vara tillåtet att lastrester släpps ut i havet, men i väntan på en skärpning av konventionen är en skärpning av Sveriges tolkning av konventionen ett steg i rätt riktning.

Bättre kontroll vid tankspolning behövs

Riksrevisionen konstaterar också att Sverige inte har sett till att det finns särskilda inspektörer för att övervaka och godkänna att tankspolning av lasttankar utförts korrekt. Riksrevisionen noterar att Marpolkonventionen kräver att tankspolning av lasttankar ska övervakas och godkännas av inspektörer som är förordnade eller bemyndigade av de fördragsslutande staterna. De brister som Riksrevisionen lyfter har identifierats av Transportstyrelsen som i en hemställan till regeringen den 20 september 2024 lämnade förslag till ändrade regler för att tillgodose behovet av att kunna inspektera tankspolning på ett tillräckligt sätt. Miljöpartiet ser det som angeläget att regeringen vidtar åtgärder för att säkerställa ett regelverk för inspektörer.

Säkerställ tillräcklig mottagningskapacitet i hamn

Riksrevisionen anger att hamnarna ska upprätta avfallshanteringsplaner som ska godkännas av Transportstyrelsen. Dessvärre saknas det såväl i direktivet som i den svenska regleringen preciseringar av vad tillräcklig mottagningskapacitet innebär. Riksrevisionen menar att Transportstyrelsen inte har tillräcklig överblick över hamnarnas mottagningskapacitet eller över om den är tillräcklig. Vidare lyfter Riksrevisionen fram att olika aktörer uppgett att mottagningskapaciteten inte är tillräcklig i en del hamnar.

Stärk Kustbevakningens förutsättningar

Riksrevisionen konstaterar att det kan vara svårt att avgöra om ett utsläpp har skett i enlighet med regelverket eller inte och att möjligheten till utredning och lagföring försvåras av att det saknas en metod för att mängdberäkna ett utsläpp av andra skadliga ämnen än mineralolja. Miljöpartiet anser att inga utsläpp ska få ske i enlighet med regelverk men att det även är uppenbart att Kustbevakningen behöver bättre förutsättningar för sitt uppdrag, men en sådan metod kräver omfattande vetenskapliga studier och experiment och bör med fördel göras inom ramen för det internationella samarbetet för att underlätta harmoniseringen mellan stater. Sverige som har en omfattande kust och därmed ett stort intresse för detta bör driva denna fråga i internationella sammanhang. Miljöpartiet lägger betydligt större resurser än regeringen som har minskat anslagen till havsmiljöåtgärder. Med en annan och bättre havsmiljöpolitik skulle det finnas ökade resurser för att även nationellt kunna titta på frågan och kunna ta ett större ansvar i internationella sammanhang.

Utveckla farledsavgifternas miljödifferentering

Utsläpp av lastrester av skadliga flytande ämnen hanteras inte alls inom miljö-differenteringen. Sjöfartsverkets egna slutsats var att miljödifferenteringen har begränsad effekt. Drygt 5 procent av de unika fartyg som under 2022 anlöpte svenska hamnar fick nedsättning av den fartygsbaserade farledsavgiften. Dessa fartyg stod för drygt 40 procent av det totala antalet anlop i svenska hamnar 2022. Sjöfartsverket genomför för närvarande en översyn av avgiftsmodellen för farledsavgiften och Miljöpartiet anser att miljödifferenteringen behöver få en större styrande effekt än i dag. Den pågående översynen av modellen för farledsavgifter behöver beakta hur incitament att minska utsläpp av skrubbevatten kan förstärkas och hur incitament att minska utsläpp av lastrester med skadliga flytande ämnen kan införas.

Ge förutsättningar för ökad myndighetssamverkan

Riksrevisionen rekommenderar Transportstyrelsen att utveckla samverkan med tillsynsmyndigheter som har tillsyn över hamnverksamhet som omfattar avfall från fartyg. Miljöpartiet delar Riksrevisionens bedömning att samverkan mellan relevanta myndigheter bör ske när det på ett effektivt sätt kan skapa en bättre helhetshantering av avfallet. Detta är en uppgift som berörda myndigheter redan i dag utför och behöver fortsätta utföra. Myndigheterna vet bäst själva hur en utökad samverkan bör fungera och det viktigaste från regeringen är att säkerställa att myndigheterna har rätt förutsättningar för ökad samverkan.

Stärkt miljöövervakning – ryggraden i svenskt miljöarbete

Miljöövervakningen är ryggraden i svenskt miljöarbete och behöver få tillräckliga resurser. Arbetet med långa tidsserier är centralt för att kunna förstå och följa tillståndet för miljön. Tyvärr har regeringen drastiskt skurit ned på miljöövervakningen, och verkar inte ha några planer på att höja budgetnivån. Miljöpartiet satsar 221 miljoner kronor mer än regeringen 2025, och totalt 703 miljoner kronor mer än regeringen under de kommande tre åren.

Vänd krisen för haven

Miljöpartiet anser i likhet med Miljömålsberedningen att havsmiljöforskningen behöver stärkas samt att det behövs en rad andra förslag till åtgärder som förts fram av forskare och myndigheter, för att öka åtgärdstakten i havsmiljöarbetet, påbörja och skala upp arbetet med restaurering och vända krisen för de marina ekosystemen. Dessa förslag redogör vi för i partimotion 2024/25:3037 Kraftsamling för levande hav och vatten. Miljöpartiet ser behovet av att genomföra en omfattande och långsiktig höjning av Havs- och vattenmyndighetens anslag för havsmiljöarbetet. År 2025 vill vi tillföra drygt 1 miljard mer än regeringen, och över tre år vill vi satsa ca 3,4 miljarder mer än regeringen. De medel som regeringen tillför anslaget räcker inte för att upprätthålla nuvarande nivå på havs- och vattenmiljöarbetet, och de räcker definitivt inte till de förslag till nya satsningar för att stärka havsmiljön som myndigheten föreslår. I stället planerar regeringen att ytterligare minska anslagen till åtgärder för havs- och

vattenmiljön med drygt 460 miljoner inom de närmaste tre åren. Miljöpartiet anser att en högre ambitionsnivå i havsmiljöarbetet är nödvändig för att vända det kritiska tillståndet för våra havsmiljöer, och därmed är även en markant högre budgetnivå nödvändig. Även anslaget till Havs- och vattenmyndigheten behöver stärkas med 162 miljoner mer än regeringen gör 2025, och totalt 486 miljoner över de kommande tre åren.

Linus Lakso (MP)

Emma Nohrén (MP)

Rebecka Le Moine (MP)

Katarina Luhr (MP)