

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-02-09
Besvaras senast
2021-03-02

Till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:431 Efterlevnaden av svavelförordningen

Sedan den 1 januari 2015 gäller mycket stränga krav vad beträffar svavelutsläpp i de så kallade svavelkontrollområdena (Secaområdena) 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 Secaområdena får bränslet innehålla högst 0,10 viktprocent svavel, vilket kan jämföras med att det globalt, fram till i fjol, varit tillåtet med hela 3,50 viktprocent svavel i maritimt bränsle. De globala reglerna har nu äntligen radikalt skärpts. Sedan den 1 januari 2020 får svavelinnehållet vara högst 0,5 viktprocent globalt.

Lågsvavligt bränsle är avsevärt dyrare än traditionellt fartygsbränsle. Därför finns det tyvärr starka ekonomiska incitament att bryta mot svaveldirektivets krav. För att säkerställa en sund konkurrens och för att uppnå svaveldirektivets syfte – att minska utsläppen av svavel – är det därför centralt att överträdelser mot regelverket upptäcks och får konsekvenser.

Det var mycket olyckligt att regeringen inte såg till att det kom på plats ett effektivt sanktionssystem samtidigt som svaveldirektivets skärpta krav trädde i kraft 2015, men sedan den 3 september 2018 finns ett system med miljöskänkionsavgifter. Nu finns därmed ett sanktionssystem på plats, men mer behöver göras för att utveckla kontrollen så att överträdelser också upptäcks och kan beivras. Ansvaret för denna kontroll ligger i dag på Transportstyrelsen, som utför den framför allt genom oannonserade inspektioner varvid oljeprover tas. Det är dock endast en mindre del av alla fartygsanlöp i svenska hamnar som kontrolleras.

En myndighet som skulle kunna användas för att utveckla kontrollen av efterlevnaden av svavelförordningen är Kustbevakningen. Kustbevakningen har en ständig närvaro till sjöss och förfogar inte bara över ett stort antal fartyg utan också över flygplan som inte minst används för sjöövervakning. Kustbevakningen har resurser och kompetens som skulle kunna komma mycket väl till pass för en utvecklad kontroll av efterlevnaden av svavelförordningens krav.

Mot bakgrund av ovanstående vill jag fråga miljö- och klimatminister Per Bolund följande:

1. Vilken analys gör ministern av hur systemet med miljöstraffavgift har fungerat när det gäller att upprätthålla svavelförordningens bestämmelser om högsta tillåtna svavelhalt i fartygsbränslen, och ser ministern något skäl att ändra i systemet?
2. Är ministern och regeringen beredda att ge Kustbevakningen i uppdrag att bistå Transportstyrelsen i kontrollen av sjöfartens efterlevnad av svavelförordningen?

.....

Johan Hultberg (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander