

## Motion till riksdagen 2020/21:1976

av **Johan Hultberg (M)**

# Bättre miljö och rättvis konkurrens genom skärpt kontroll av efterlevnaden av svavelförordningen

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Kustbevakningen i uppdrag att bistå Transportstyrelsen i kontrollen av sjöfartens efterlevnad av svavelförordningen och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

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 innehålla högst 0,10 viktprocent svavel, vilket kan jämföras med att det globalt är tillåtet med hela 3,50 viktprocent svavel i maritimt bränsle.

Lågsvavligt bränsle är betydligt dyrare än traditionellt fartygsbränsle, vilket innebär att det dessvärre finns 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. Fusk ska inte få löna sig men på grund av bristande kontroll och ett straffrättsligt sanktionssystem som inte fungerat har det dessvärre gjort det. Undertecknad har i riksdagen vid flera tillfällen lyft fram problemet och efterfrågat ett fungerande sanktionssystem, och under en interpellationsdebatt den 21 november 2017 gav dåvarande miljöminister Karolina Skog (MP) äntligen besked om att regeringen avsåg att införa ett system med miljöstraffavgifter. Kort därefter remitterade regeringen så också ett författningsförslag om beivrande vid överträdelser av svavelförordningen (2014:509). I det remitterade förslaget föreslog regeringen så låga avgiftsnivåer att de knappast hade fungerat avskräckande, vilket branschorganisationen Svensk

Sjöfart påtalade i sitt remissvar.<sup>1</sup> Regeringen hörsammade kritiken, och den förordning (2018:634) som trädde i kraft den 3 september 2018 ger nu möjlighet att ta ut kännbara sanktionsavgifter. Storleken på avgifterna varierar enligt förordningen mellan 5 000 kronor och 500 000 kronor. Om en överträdelse fortsätter eller upprepas ska en ny dubbelt så hög avgift tas ut.

Det var mycket olyckligt att det dröjde flera år från det att svaveldirektivets skärpta krav trädde i kraft till dess att Sverige fick på plats ett effektivt sanktionssystem. Nu när systemet äntligen är på plats är det viktigt att säkerställa en god kontroll av regelefterlevnaden så att överträdelser upptäcks och kan beivras genom att beläggas med sanktionsavgift. Ansvar för denna kontroll ligger på Transportstyrelsen som utför den framför allt genom oannonserade inspektioner varvid oljeprov tas. Det är dock endast en mindre del av alla fartygsanlöp i svenska hamnar som kontrolleras.

De allra flesta fartyg och rederier tycks enligt de utvärderingar som gjorts följa svaveldirektivets krav. Men som framgår av bland annat det europeiska projektet Compton, som Chalmers tekniska högskola har deltagit i, så finns det tydliga skillnader i efterlevnad beroende på vem det är som äger fartygen. Vissa rederier har vad det verkar som satt i system att fuska. Man kan också urskilja andra mönster. Fartyg som anlöper hamn mer sällan bryter mer ofta mot reglerna. Och regelöverträdelserna sker ofta när ett fartyg är på väg ut ur SECA-området.<sup>2</sup>

För att öka regelefterlevnaden, och därmed uppnå både miljöförbättringar och en rättvis konkurrens inom sjöfarten, behöver kontrollen utvecklas. Konkret handlar detta särskilt om att använda nya och andra former av kontrollmetoder såsom att mäta luftemissioner genom exempelvis flygövervakning. 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. Regeringen bör ge Kustbevakningen i uppdrag att bistå Transportstyrelsen i kontrollen av sjöfartens efterlevnad av svavelförordningen. Kustbevakningens flygplan skulle kunna förses med utrustning för att mäta emissionerna i fartygens avgasplymer. En annan framtida möjlighet skulle vara att utföra mätningar med hjälp av drönare som kan skickas ut och manövreras från Kustbevakningens fartyg. Givet att Kustbevakningen redan idag genomför rutinmässig miljöövervakning, särskilt genom flygövervakning, och som sagt har en ständig närvaro till sjöss torde det vara ett kostnadseffektivt sätt att skärpa kontrollen genom att använda Kustbevakningen. Kustbevakningens resurser skulle på ett mycket bra sätt kunna komplettera Transportstyrelsens hamnbaserade kontrollverksamhet. Med ett effektivt sanktionssystem på plats är det nu viktigt att ta nästa steg och utveckla kontrollen av sjöfartens efterlevnad av svavelreglerna.

*Johan Hultberg (M)*

<sup>1</sup> <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/Remissvar-p%C3%A5-f%C3%B6rslag-om-svavelsanktioner-januari-2018-fr%C3%A5n-Svensk-Sj%C3%B6fart.pdf>.

<sup>2</sup> <https://www.chalmers.se/sv/institutioner/see/nyheter/Sidor/Var-tionde-fartyg-bryter-mot-svavelreglerna.aspx>.