

Motion till riksdagen 2008/09: MJ493

av Anders Ygeman m.fl. (s)

Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatt stöd till klimatinvesteringsprogrammen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om biologisk mångfald och målet Levande skogar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att minska näringsläckaget ut i våra hav och sjöar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om musselodling som binder kväve och fosfor.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka miljökraven på sjöfartsnäringen.¹
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöindexering av fartyg.¹
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatorisk avfallshantering i hamnarna, också för fritidsbåtar.¹
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda PSSA-klassningen till en hårdare reglering av Östersjötrafiken.¹
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skärpta straff för de fartyg och rederier som fortsätter att släppa ut olja i Östersjön och Västerhavet.¹
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en informationskampanj om vad som finns under vattenytan.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stöd till Kemikalieinspektionen.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den planerade rysk-tyska gasledningen genom Östersjön.

Fel! Okänt namn på

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om inventering och sanering av oljeläckande fartygsvrak.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förebygga läkemedelsspridningens negativa effekter i haven.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att följa Internationella havsforskningsrådets vetenskapliga rekommendationer för fisket.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett ökat minimimått för torsken.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stoppa fiskedumpningen.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om spridningen av främmande organismer i Östersjöns ekosystem.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nya marina naturreservat.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bilskrotningspremie.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om efterkonvertering av gamla bilar.
22. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård enligt uppställning:

Anslag	Regeringens förslag	Anslagsförändring
1:3 Biologisk mångfald	1 781	50
1:6 Kemikalieinspektionen	134	5
1:15 Hållbara städer	140	-140
Klimatinvesteringsprogram	0	350
Bilskrotningsfonden	0	40
Efterkonvertering av bilar	0	75
Oljesanering av gamla vrak	0	25

¹ Yrkandena 5–9 hänvisade till TU.

Motivering

Klimatinvesteringsprogram

I utgiftsområde 20 ingick tidigare klimatinvesteringsprogrammen som nu har lagts ned av regeringen. Klimp:en är den enskilda svenska klimatåtgärd som har haft störst betydelse, vid sidan av koldioxidskatten. Den har fått kommuner, organisationer och näringsliv att samarbeta för att minska klimatpåverkan, och den har också gett Sverige hög trovärdighet i de internationella förhandlingarna. Enligt Naturvårdsverkets redovisning minskar Klimp:en (och det tidigare LIP-programmet) utsläppen av växthusgaser med närmare två miljoner ton om året. Det motsvarar cirka två tredjedelar av det svenska klimatmålet. Nedskärningar och minskade ambitioner på klimatområdet är fel väg att gå. Istället krävs nya och kraftfulla åtgärder för att omställningen till ett mer hållbart samhälle inte ska tappa fart. Sverige har allt att vinna på att fortsätta gå före. Vi föreslår att klimatinvesteringsprogrammen ska fortsätta, med fokus på bioenergi – till exempel omhändertagande av spillvärme, distributionsnät för värme och fjärrkyla, lagring av värme och kyla samt teknik för produktion och uppgradering av biogas. Detta är också i enlighet med den parlamentariska klimatberedningens förslag.

Biologisk mångfald

I sin budget betonar regeringen att en fortsatt stark satsning krävs för att bevara den biologiska mångfalden. Likafullt drar man ned anslaget Åtgärder för biologisk mångfald med närmare 200 miljoner kronor 2009. De medel som bland annat använts till skydd och skötsel av värdefull natur, viltvård och vattenvård tas åter bort. Så skedde också i förra budgetpropositionen, men kritiken från opposition och miljörelser blev för stark. 50 miljoner flyttades tillbaka igen i vårpropositionen.

Vi anser att skyddet av skogen och den biologiska mångfalden kräver mer långsiktiga och förtroendeskapande åtgärder och att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med en skrivelse om hur miljö kvalitetsmålet Levande skogar ska uppnås. Vi anser att Sveaskogs avsättning av 70 000 ha skyddsvärd mark utan ersättning är ett gott steg på vägen, men inte tillräckligt. Vi vill att även Fastighetsverket åläggs att avsätta mark. Avsättningen av skogsmark kan också diskuteras med Svenska kyrkan som har ett stort skogsinnehav. Kyrkan skulle kunna bidra till förverkligandet av delmålet ”långsiktigt skydd av skogsmark”.

I Klimat- och sårbarhetsutredningen påpekas att behovet av växtskyddsåtgärder ökar när klimatet blir både varmare och fuktigare. De gröna näringarna bör tillsammans med staten ta initiativ till att utveckla fler alternativ till hur växter och djur ska skyddas.

Fel! Okänt namn

Havsmiljön – en av de viktigaste uppgifterna i socialdemokratisk miljöpolitik

Haven runt de svenska kusterna är på väg att förödas. Utsläpp från jordbruk, avlopp och trafik, såväl till sjöss som till land, har i drygt ett århundrade tillåtit påverka havens ekosystem i ett ständigt ackumulerande förlopp. Ett långvarigt överfiske har minskat havens bestånd.

Det är inte längre möjligt att återta effekterna av denna långvariga miljöpåverkan på haven. Vad vi nu kan göra är att hejda försämringarna och skapa utrymme för förbättringar. Vårt mål måste vara att återställa ekosystemen i ett tillstånd där de kan fungera på ett långsiktigt hållbart sätt. Detta kräver omedelbara och kraftfulla åtgärder. Att lösa problemen i havsmiljön är därför en av de viktigaste uppgifterna i den socialdemokratiska miljöpolitiken.

Östersjön

Östersjön är ett mycket känsligt innanhav. Ur ett internationellt perspektiv är det unikt. Det är grunt, vattnet är bräckt och vattenomsättningen är långsam. Här finns sällsynta biotoper med få och utsatta arter.

Den långsamma till- och frånströmningen gör Östersjön extra utsatt vad gäller tillförsel av näringsämnen från land. Det finns i dag 34 miljoner hektar jordbruksmark inom Östersjöns avrinningsområde. Samtidigt vet vi att det tar cirka 30 år för Östersjöns vatten att förnyas; det salta och tunga bottenvattnet blandas mycket sakta med det lätta, syrerika och snabbt utbytta ytvattnet.

Den makliga vattenomsättningen kan vara en orsak till att tidigare regeringarnas åtgärder för att minska övergödningen inte har gett förväntad effekt. Upplagrade ämnen i vattnet kan också läcka under lång tid. En mer dystopisk teori är att Östersjöns ekosystem har bytt jämviktsläge. Havet har fastnat i ett övergött tillstånd.

En viktig faktor i havsmiljöarbetet är att Östersjöområdet är ett av de mest trafikerade havsområdena i världen. Den omfattande och ständigt ökande sjöfarten måste regleras hårt för att inte orsaka ytterligare skador på den marina miljön. Oavsiktliga eller illegala oljeutsläpp är extra allvarliga i Östersjöns miljö eftersom nedbrytningen av oljespill går mycket långsamt i det kalla vattnet.

Västerhavet

Medan problemen i Östersjön är som störst ute på havet, koncentreras övergödningen i Västerhavet till skärgårdens vikar. Många vikar fylls med algmassor som kväver de naturliga systemen bestående av fiskyngel och botten djur. Förekomsten av syrefria botten är vanligast i södra Kattegatt, där badlivet drabbas och i förlängningen också turistnäringen. Förhållandet på det öppna havet är betydligt bättre, vattnet är klart och algblomningen är måttlig.

Det kraftiga överfisket har minskat bestånden av plattfisk och torsk i Västerhavet. På en del platser har lokala bestånd helt försvunnit. I Skagerrak finns dock positiva tecken på att andelen bifångster i fisket håller på att minska. Där finns också livskraftiga bestånd av knubbsäl. Förekomsten av giftiga ämnen från båtbottnfärger är dock påtaglig och visar att nuvarande förbud mot båtfärgerna inte ger en önskad verkan.¹

Övergödningen

Drygt 85 miljoner människor bor runtom vårt gemensamma innanhav Östersjön. Det är vad alla dessa individer gör på land som påverkar det ömtåliga havet. Tillförseln av vatten – och därmed näringsämnen – till haven sker från vattendrag runt hela Östersjön och längs Västerhavets kuster.

Våra olika havsområden – från Bottenvikens bräckta vatten där isen ligger fem, sex månader om året till Skagerraks salta hav där isen aldrig lägger sig – kräver olika reningsåtgärder. Vilka åtgärder som ska användas exakt var har länge debatterats. I Bottenhavet är det fosfor som begränsar tillväxten, i egentliga Östersjön och Västerhavet är det kväve som hämmar tillväxten under större delen av året. Utifrån ett helhetsperspektiv är de olika åtgärderna ett problem; vad som är bäst för sjön eller älven är kanske inte bäst för det kustavsnitt som älven når fram till eller för havet som helhet. Arbetet på att förbättra havsmiljön måste därför hela tiden ske ur såväl ett lokalt som ett regionalt perspektiv.

Det traditionella jordbruket är en kraftigt bidragande orsak till övergödningen i Östersjön och Västerhavet. Men också skogsbruket, trafiken, industrierna och hushållen medverkar till en oupphörlig ström av föroreningar. Genom att anlägga våtmarker och buffertzoner går det att minska läckaget av näringsämnen från jordbruket. Mellan 1995 och 2006 skapades närmare 10 000 hektar våtmarker i Sverige, vilket bör ha minskat nytillskottet av kväve från jordbruksmark med åtskilliga hundra ton per år. Den socialdemokratiska regeringen hade som mål att anlägga ytterligare 12 000 hektar våtmark fram till 2012, inom ramen för landsbygdsprogrammet.

Andra viktiga åtgärder för att minska läckaget är odling av fånggrödor som bidrar till att hålla näringen kvar i jorden, inställd höstbearbetning och skyddszoner. Vi anser också att en utökad rådgivning till lantbrukare har stor betydelse. Projektet Greppa Näringen har bedrivit ett framgångsrikt arbete med att ge lantbrukare råd och stöd om till exempel lämpliga tidpunkter för gödselspridning.²

De svenska avloppsreningsverken har under senare decennier byggts ut med en effektiv teknik som radikalt minskar utsläppen av fosfor, kväve och andra syreförbrukande substanser. Verken tar i dag hand om cirka 95 procent av den inkommande fosfor.

¹ Naturvårdsverkets rapport Havet 2007.

² www.greppa.nu.

Fel! Okänt namn på

Men det räcker inte. Det finns cirka 400 000 undermåliga enskilda avlopp i vårt land. I praktiken strider dessa avlopp mot lagen. Lagöverträdelserna sker framför allt i sommarhusområden längs våra kuster där en betydande del av fosforutsläppen sker.

Även utfiskningen bidrar till övergödningen. Nya forskningsresultat hävdar att de årliga algbloomingarna mer beror på brist på torsk än på tillgång till gödningsämnen. När torskbeståndet minskar på grund av utfiskning gynnas skarpsillen. En dominans av skarpsill minskar antalet djurplankton. Minskad förekomst av djurplankton skapar gynnsamma förhållanden för växtplankton – och algbloomingen är ett faktum.

Ett nytt sätt att minska övergödningens effekter är en mer storskalig odling av musslor. Musslorna tar upp kväve och fosfor och binder dessa ämnen i sin kroppsvävnad. Att skörda musslor är sålunda att effektivt plocka ur näringsämnen ur havet. Metoden har testats på västkusten, bland annat av Lysekils reningsverk i ett havsområde utanför Lysekil. Vi anser att den också bör prövas i Östersjön.

Sjöfarten

Sjöfarten har hittills ansetts som ett relativt ”rent” och kostnadseffektivt transportmedel. Men ny information till FN:s klimatpanel IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) visar att koldioxidutsläppen från sjöfarten är tre gånger högre än vad man tidigare har förmått uppskatta. Från en nivå på cirka 400 miljoner ton koldioxid per år har siffrorna nu ökat till hela 1,12 miljarder ton utsläpp per år.³ Det är den mäktiga sjöfartsorganisationen IMO som har försett FN med uppgifterna, samtidigt som den, sent omsider, själv har beslutat att kraftigt skärpa kraven för bränsle och avgaser.

Varken sjöfarten eller flyget omfattas i dag av internationella åtaganden och regleringar för att minska utsläppen. Detta måste det ändras på, samtidigt som miljökraven på sjöfartsnäringen måste öka. Att minska utsläppen av svaveldioxid och kväveoxider kan endast anses som ett första steg. Rederierna måste också utveckla mer energieffektiva fartyg med fokus på skrov, propellrar och motorer. En tänkbar åtgärd är att sänka hastigheten på fartygen för att spara energi.

Sjötrafiken över Östersjön och Västerhavet ökar kontinuerligt. De prognoser för Östersjötrafiken som Helcom (Helsingforskommissionen) ställde i början av 2000 är sedan länge överspelade. Oljeexporten från ryska och baltiska hamnar genom Östersjön och ut i Västerhavet har mer än trefaldigats sedan 1995. Dessvärre är många av de fartyg som trafikerar haven undermåliga och fortsätter att vara så fram till 2010 då EU förbjuder fartygstrafik med så kallat enkelskrov. För internationell frakt gäller att enkelskroven ska vara utfasade år 2015.

³ The Guardian/DI 19/2 2008.

Fel! Okänt namn på

Den tidigare socialdemokratiska regeringen bidrog till att få Östersjön klassat som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA; Particularly Sensitive Sea Area). Klassningen ställer hårdare krav på fartygstrafiken; till exempel nya ruttsystem och trafiksepareringar. Den djupgående sjötrafiken rekommenderas att undvika två speciella områden – Hoburgs bankar och Norra Mid-sjöbanken – som är särskilt känsliga ur miljösynpunkt. Vi vill dock skärpa kraven vad gäller dessa områden, där 10 000 sjöfåglar dör varje år på grund av oljeskador. Trafiksepareringen bör läggas utanför områdena. Med PSSA i ryggen har en svensk regering stora möjligheter att ställa tuffa miljökrav på såväl sjötransporterna i sig som på fraktköparna.

För att minska oljeutsläpp från fartyg har mottagningsanläggningar införts i hamnarna runt Östersjön. Fartyg kan lämna oljespill och annat avfall utan extra kostnad. År 2002 skärptes den nationella lagstiftningen för illegala oljeutsläpp. Miljödifferentierade hamn- och farledsavgifter infördes också.

Ett initiativ för renare sjöfart togs på den s.k. Nordsjökonferensen i Göteborg våren 2006 då ministrarna föreslog att FN:s sjöfartsorgan IMO ska genomföra en miljöindexering av fartyg. Tanken är att fraktköpare ska kunna få bättre information om de fartyg man anlitar och därmed bättre kunna främja miljövänlig sjöfart. Utgångspunkten var ett nytt sätt att arbeta med sjöfarten, Clean Ship, som går ut på att minimera all negativ miljöpåverkan som ett fartyg kan medföra under hela dess livscykel.

Sjöfarten har stor potential att utvecklas – och transporterna till sjöss är trots allt mindre miljöskadliga än transporterna på land. Därför vill vi uppmuntra sjöfart. Utöver våra satsningar på kombiterminaler och bättre transporter till och från landets hamnar i närtidssatsningen vill vi också förbättra tillgången på el i hamnarna, till exempel genom att se över vad som kan göras för att snabba på processen med standardiseringen för elanslutning.

Passagerarfärjorna i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön tillåts fortfarande släppa ut sitt avloppsvatten. Inom Helcom pågår arbetet med att minska dessa utsläpp, och Sverige har sedan länge arbetat för ett frivilligt omhändertagande av avloppsvatten i hamnarna. Det finns också en överenskommelse mellan Sjöfartsverket och ett antal rederier om att toalettavfall ska lämnas i land. Den gäller dock främst den ordinarie färjetrafiken mellan Sverige och Finland, och inte de stora kryssningsfartygen.

Enligt en finsk studie beräknas att 0,05 procent av det totala kväveutsläppet och 0,5 procent av fosforutsläppet i Östersjön kommer från passagerarfartygens latrintömning. (Fritidsbåtarna är inte inräknade.) Naturvårdsverket konstaterar att de stora fartygens del av utsläppen i Östersjöområdet är en ganska liten men, säger verket, ”dock ej försumbar del”.⁴ Vi menar att avfallshantering i hamn bör vara obligatorisk, också för fritidsbåtar.

Det faktum att vi inte ser vad som finns under vattenytan gör oss förmodligen mer likgiltiga för hur havens ekosystem behandlas. Vi betraktar vårt hav som en plats med oändlig kapacitet att ta emot det vi människor inte vill ha.

⁴ Naturvårdsverket: Sveriges åtaganden i Baltic Sea Action Plan, delrapport maj 2008.

Fel! Okänt namn på

Vi bryr oss inte heller om de vattenlevande djuren och deras livsmiljö på samma sätt som vi engagerar oss i djur på land, i vår närhet.

Vi socialdemokrater vill därför starta en bred informationskampanj om havsmiljön. Genom upplysning kan bilden av det oändliga havet förändras. Hänsynen till havets ekosystem kan förhoppningsvis öka.

Farliga ämnen

EU:s samordnade kemikaliepolitik betyder i realiteten att Sverige har små möjligheter att gå före med förbud mot enskilda kemikalier. Men samtidigt ger den gemensamma lagstiftningen oss en chans att driva på för en skarpare lagstiftning inom hela Europa. Det har den svenska regeringen hittills gjort, med avsevärd framgång, sedan 1994.

De cirka 30 000 olika kemikalier som i dag finns spridda över den europeiska marknaden innebär dock en gigantisk uppgift att ta sig an. I cirka 95 procent av fallen saknas ordentliga kunskaper om miljö- och hälsoeffekterna. Den tillsyn av den svenska kemikaliemarknaden som Kemikalieinspektionen utövar bör därför stärkas, inte försvagas som regeringen föreslår i sin budgetproposition.

Förstärkningen bör sättas i relation till det ansvar som myndigheten har för implementeringen av EU:s nya kemikalielagstiftning Reach i Sverige – och i relation till de många vetenskapliga rapporter som nu publiceras om bland annat kemikalier i nappflaskor, färgämnen i livsmedel och mjukgörande ämnen i leksaker. Vi anser att barnperspektivet i miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö måste göras tydligare. När det gäller saker som barnen äter, har på sig och leker med ska försiktighetsprincipen ovillkorligen tillämpas. Regeringen bör ta ett initiativ i frågan.

De flesta av alla kemiska ämnen når förr eller senare ut i naturen. Många av dem är giftiga redan i mycket små mängder, en del är också svåra att bryta ned. De kan lätt lagras i levande vävnader. I havet blir ett flertal kemikalier skadliga för miljön. Genom fiskenäringen förvandlas de så till en allvarlig hälsorisk för människor.

De kemikalier som finns i svenska sjöar och hav har till övervägande del hamnat där via luften. Det handlar om organiska miljögifter som har förvandlats till ånga och spridits via atmosfären. Omkring hälften av PCB-halten i Östersjön har till exempel tillförts vattnet som nedfall från luften. En del metallföroreningar sprids också via atmosfären, bundna till partiklar.

Tungmetaller från industriutsläpp ligger sedan drygt ett århundrade lagrade i Östersjöns och Västerhavets bottensediment. De är potentiella miljöhot, men anses enligt vetenskaplig expertis göra minst skada om de får ligga kvar som de är, orörda. I det sammanhanget är den rysk-tyska gasledning som planeras över Östersjön ett reellt hot eftersom ledningen kan rubba den ömtåliga biologiska balansen och skapa allvarliga miljöproblem på havsbotten. Även fiskebåtarnas trålning kan ge oönskade miljöeffekter.

Kemiska stridsmedel som dumpats i havet efter andra världskriget utgör också en fara, liksom de omkring 700 gamla vrak som finns under vattenytan

längs våra kuster. Vraken, främst på västkusten, har nu börjat brytas ned och läcka ut dieselolja och andra kemikalier. Gradvis förstör de fiskeplatserna och hotar ekosystemen. Vi anser att det är statens uppgift att stödja en första inventering av de gamla vraken och därefter bidra till en sanering av de fartyg där risken för oljekatastrof bedöms som störst.

Också fritidsbåtarna bidrar till giftproblemen i havet. I Sverige ställs numera tydliga miljökrav på bilar, medan kraven på fritidsbåtarna är tämligen modesta. Båtmotorer ligger också långt efter bilmotorer vad gäller utsläpp och bränsleeffektivitet. Användningen av giftiga båtbottnfärger har minskat, men inte i den takt som vi förväntat oss efter EU:s arbete med alla verksamma ämnen i båtbottnfärger (inom ramen för biociddirektivet). De gifter som förhindrar att havstulpaner och alger växer på båtarna fortsätter att sprida sig till andra havslevande djur. Mätvärden i småbåtshamnar tyder på att giftiga färger fortfarande används.⁵

Spridningen av läkemedel i miljön har uppmärksammats mycket under senare år. Kunskaperna om deras effekter är dock begränsade. Koncentrationerna av läkemedel i vatten anses fortfarande ligga under ”detektionsgränsen”, dvs att de är svåra att spåra. Antibiotika och olika hormonpreparat kan upptäckas i utflöden från reningsverk och från sjukhus samt i lakvatten från deponier och från djurhållningsanläggningar. Ett syntetiskt östrogen från p-piller återfinns i många fiskar. Den slutsats som Naturvårdsverket drar är att det finns risk för att vissa läkemedelsrester kan bioackumuleras och orsaka skada hos fisk.⁶ Vi anser att ett förebyggande arbete snarast bör starta för att förhindra spridningen av läkemedelsrester i våra vattendrag.

Det marina skräpet är ett stort miljöproblem framför allt på den svenska västkusten. Regeringen bör ta fram ett program för rena kuster inom ramen för EU. Frivilliga strandstädningar har tidigare genomförts på västkusten. Mellan 1992 och 2002 samlades över 73 000 kubikmeter avfall in på 300 kvadratkilometer klippiga stränder.

Fiskare som tar hand om ilandflutet skräp bör också stödjas. Inom projektet *Save the North Sea* har det funnits en verksamhet där fiskare kunnat ta hand om det avfall de fått i sina fiskeredskap och lämna det avgiftsfritt i hamn. I stället för att låta skräpet gå tillbaka i havet har fiskebåtarna forslat in det i hamnarna.

Fisket

Ett alltför omfattande fiske såväl i Östersjön som i Västerhavet har medfört många oönskade konsekvenser; torskbestånden har minskat och på en del platser helt försvunnit, skarpsillen har tagit torskens plats och blivit den dominerande fisken i Östersjön, andra fiskarter som ål och plattfiske har minskat kraftigt, trålningen har skadat bottenfaunan och stora mängder bifångster har slängts överbord.

⁵ www.havet.nu.

⁶ Naturvårdsverket, 2008.

Fel! Okänt namn på

Fiskenäringen har under alltför lång tid präglats av en kortsynt vinningslystnad. Ändå finns fortfarande chansen att säkerställa ett framtida fiske i Östersjön och Västerhavet. Ett första krav är att Sverige och övriga fiskerationer följer de rekommendationer som forskarna vid Internationella havsforskningsrådet (Ices) ger. Vi socialdemokrater är övertygade om att det finns en reell möjlighet till att trygga torskens fortlevnad och ge fiskenäringen de långsiktiga förutsättningar som den nu behöver. Två goda tillväxtår har bidragit till en ljusning.

Ett andra krav är att den borgerliga regeringen driver på inom EU för att medlemsstaterna fullt ut ska följa Ices rekommendationer. Därtill måste minimimåttet på torsk ökas från 30 till 45 centimeter i alla EU-vatten och fiske-dumpningen måste stoppas liksom EU:s subventionering av fiske i vatten utanför EU. Det fria handredskapsfisket ska fortsatt värnas.

Det övergripande målet för EU:s gemensamma fiskepolitik är ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbart fiske. Det är ett mål som kräver en radikal minskning av EU:s fiskeflotta, så även den svenska. Framtidens fiskbestånd räcker inte till för att ge arbete och inkomst till alla svenska fiskare.

Främmande djurarter som etablerar sig i de svenska havsområdena kan ge allvarliga störningar i våra ekosystem. De ständigt ökande transportererna över Östersjön har ökat antalet fartyg från andra områden med bräckt eller sött vatten. Det tidigare rätt så isolerade innanhav som Östersjön en gång var förses nu med nya arter via barlasttankar och fartygsskrov. Nya växter, nya fiskarter, nya maskar riskerar att konkurrera ut den ursprungliga faunan.

Sverige har i dag 18 marina naturreservat med uppgift att skydda de känsliga livsmiljöer och de djur- och fågelarter som finns där. De flesta av reservaten omfattar både hav, stränder och öar. De är en del av den så kallade ekosystemansatsen som går ut på att nyttjandet av havet inte får försämra eller förstöra ekosystemens livsuppehållande förmåga. Enligt den tidigare regeringens planer ska Sverige ha bildat minst 26 marina naturreservat år 2010. Förutsättningarna finns.

Bilskrotningspremie

Sverige har Europas äldsta bilpark. Trots detta har regeringen drivit igenom ett avskaffande av Bilskrotningsfonden. Det finns inte längre incitament för att ta bort gamla, miljöförstörande fordon. Vi vill satsa 40 miljoner kronor på en tillfällig bilskrotningspremie under 2009, i syfte att fasa ut de äldsta fordonen. Premien ska uppgå till 4 000 kronor per bil.

Efterkonvertering av gamla bilar

Även med insatser som en miljöbonus eller skrotningspremie finns en risk att bilparken inte förnyas i den takt som krävs för att nå önskade utsläppsminskningar. De bensinbilar som säljs i dag kommer att finnas kvar under lång tid

Fel! Okänt namn på

på de svenska vägarna. Därför föreslår vi ett efterkonverteringsstöd på 75 miljoner kronor riktat mot befintlig bilpark.

Stockholm den 7 oktober 2008

Anders Ygeman (s)

Carina Ohlsson (s)

Jan-Olof Larsson (s)

Aleksander Gabelic (s)

Helén Pettersson i Umeå (s)

Ann-Kristine Johansson (s)

Bo Bernhardsson (s)

Dan Nilsson (s)