

Motion till riksdagen 2024/25:3297

av **Malin Östh m.fl. (V)**

med anledning av prop. 2024/25:76 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen beslutar att nivån på sanktionsavgifterna som regleras i 10 § i förslaget till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport justeras till att vara minst 5 000 kronor och högst 150 000 kronor.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se till att Transportstyrelsen får tillräckliga förutsättningar att klara såväl det nya uppdraget som övriga uppgifter som ligger på myndigheten och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

I propositionen föreslår regeringen en ny lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport som bl.a. innehåller kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om just användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Lagförslaget innebär också att regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av EU-förordningen som inte kan leda till straffavgift.

Det finns relevant och viktig kritik mot att förordningen inte går tillräckligt långt och heller inte går tillräckligt fort fram. Enbart större fartyg omfattas av de nya kraven, vilket utgör 55 procent av alla fartyg. Många fartyg omfattas således inte, men träffsäkerheten är ändå relativt stor eftersom de stora fartygen står för ca 90 procent av koldioxidutsläppen. Vänsterpartiet anser i likhet med flera remissinstanser att Sverige i nästa steg behöver vara drivande för en skärpning och kräva att också mindre fartyg omfattas samt att Sverige bör gå före och skärpa utsläppskraven, särskilt för vissa

särskilt sårbara miljöer såsom Östersjön, trånga farvatten och dricksvattentäkter. Vänsterpartiet avser att återkomma i dessa frågor.

Vad det gäller det aktuella lagförslaget anser Vänsterpartiet i likhet med remissinstanserna Göteborgs hamn och 2030-sekretariatet att sanktionsavgifterna bör ligga på högre nivåer. Nivån på avgiften behöver vara så pass hög att den har en faktisk avskräckande effekt och stimulerar sjöfarten att välja legala och hållbara bränslen.

Nivån på sanktionsavgifterna som regleras i 10 § i förslaget till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, ska justeras till att vara minst 5 000 kronor och högst 150 000 kronor. Detta bör riksdagen besluta.

En annan viktig aspekt för att efterlevnaden av lagen ska vara god är en väl fungerande tillsyn. I propositionen anges att regeringen har utsett Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet samt att kostnaden för tillsynen bör täckas genom avgifter. Vänsterpartiet befärar att det nya uppdraget som kommer att åligga Transportstyrelsen medför ett sådant ökat resursbehov att det inte kan tas inom ram utan att det menligt påverkar övrig verksamhet. Åtminstone initialt bör tillräckliga resurser därför tillföras myndigheten, därefter återstår att se hur väl avgifterna täcker kostnaden för tillsynen. Transportstyrelsen lyfter dessutom själva i sitt remissvar att myndigheten redan har en mycket ansträngd ekonomi och att det kommer att inverka negativt på det nya uppdraget och andra obligatoriska uppgifter samt myndighetens möjlighet att bidra till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen om det inte tillförs tillräckliga medel till myndigheten.

Regeringen bör tillse att Transportstyrelsen ges tillräckliga förutsättning för att klara såväl det nya uppdraget som övriga uppgifter som åligger myndigheten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Malin Östh (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Håkan Svenneling (V)

Kajsa Fredholm (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)