# PRESSMEDDELANDE: SVENSK SJÖFART KRÄVER FEMDUBBLADE SANKTIONSAVGIFTER FÖR BROTT MOT SVAVELUTSLÄPPSREGLER

Sanktionsavgifterna för fartyg som bryter mot svavelutsläppsreglerna i Nordsjön och Östersjön är inte tillräckligt avskräckande och bör femdubblas jämfört med regeringens nuvarande förslag om max 200 000 SEK per fartyg. Detta anser Föreningen Svensk Sjöfart som också menar att större fartyg som använder bränsle med mer än 1 procent svavel, vilket är tillåtet utanför Nordsjön och Östersjön, bör få upp till en miljon svenska kronor i böter.

– Ett tydligt problem med det nuvarande sanktionssystem är att förundersökningar är svåra att slutföra då fartyg, som ofta är utländska, inte stannar kvar i svensk hamn eller svenskt territorium särskilt länge. Fartygen hinner ofta lämna Sverige under den tid det tar att analysera bränsleprov som tagits ombord. Bevisningen är också ett stort problem. I Sverige har flertalet fartyg ertappats med överträdelser och åtalats men samtliga åtal har lagts ner av åklagaren, vilket talar för att nuvarande system är fullständigt verkningslöst, säger Fredrik Larsson, ansvarig för miljöfrågor på Föreningen Svensk Sjöfart.

Krav från EU är att sanktionerna för fartyg som bryter mot svavelutsläppsreglerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande, något som det svenska systemet inte lever upp till i dagsläget. Bristerna i det svenska sanktionssystemet har varit kända av regeringen sedan 2014 då Transportstyrelsen publicerade en granskning av nuvarande sanktionssystem som man genomfört på uppdrag av regeringen. Då föreslogs det att straffrättsliga sanktioner bör ersättas av ett system med administrativa sanktioner.

– De svenska rederierna har de senaste åren genomfört stora investeringar i miljöförbättrande åtgärder och det är viktigt att de miljövänliga alternativen gynnas och inte de som struntar i vår planet. Svensk Sjöfart har sedan införandet av regelverket varit kritiska mot regeringens tafatthet med att införa sanktioner i enlighet med EU:s direktiv, trots att man vetat om bristerna sedan 2014. Även om det är ett betydande belopp finns ännu större belopp att spara för fartygen genom att strunta i reglerna vilket naturligtvis gör att sanktionssystemet inte är tillräckligt avskräckande. Det högsta belopp som kan tas ut som miljösanktionsavgift enligt Miljöbalken är en miljon kronor. Det är ett mycket rimligare belopp tycker vi – särskilt när syftet är att värna både miljö och fartygs konkurrensneutralitet, säger Pia Berglund vice VD på Svensk Sjöfart.

Länk till Svensk Sjöfarts remissvar: <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>

Läs hela artikeln från Aktuell Hållbarhet [här.](https://www.aktuellhallbarhet.se/svensk-sjofart-kraver-femdubblade-sanktionsavgifter-brott-mot-svavelutslappsregler/)

**Fakta svavelutsläppsreglerna**

År 2008 beslutade FN:s internationella sjöfartsorganisation att införa ett krav om sänkta svavelhalter i marina bränslen som används av fartyg ibland annat Östersjön, Nordsjön och engelska kanalen. Ändringarna trädde i kraft år 2010 och skärptes ytterligare den 1 januari 2015 och innebar att fartygsbränsle inte får innehålla mer än 0,10 viktprocent svavel såvida inte rökgaserna renas i motsvarande grad med en rökgasreningsanläggning (”skrubber”). EU införlivade ändringarna genom Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/32/EG (Svaveldirektivet) om minskning av svavelhalten i marina bränslen. I förhandlingarna, både på IMO och i EU, var Sverige en av de mest pådrivande medlemsstaterna.

Enligt svaveldirektivet ska EU:s medlemsstater fastställa sanktioner för överträdelser och dessa ska vara effektiva, proportionella och avskräckande och får omfatta böter som beräknas på ett sådant sätt att det säkerställs att de åtminstone berövar de ansvariga det ekonomiska utbytet av den överträdelse de begått, och att böterna ökar gradvis vid upprepade överträdelser. Med anledning av detta fick Transportstyrelsen juni 2013 i uppdrag av regeringen att beskriva behov av översyn av det befintliga sanktionssystemet samt att analysera förutsättningar och åtgärder kopplade till regelverk som är nödvändiga för att sjöfarten på ett så kostnadseffektivt och konkurrensneutralt sätt som möjligt ska kunna efterleva reglerna.

För att uppfylla kravet har majoriteten av fartygen som trafikerar de aktuella områdena valt lågsvavliga bränslen och endast en mindre del har investerat i rökgasreningsanläggningar eller investerat i användandet av alternativa bränslen, exempelvis LNG eller metanol. Samtliga alternativ medför avsevärt högre kostnader jämfört med att köra på högsvavligt bränsle varför ett avskräckande sanktionssystem är av yttersta vikt för att värna miljön och konkurrensneutraliteten mellan fartyg.

Publicerad: 2018-02-06