

Datum
2023-04-19
Ert datum
2023-04-05

Dnr/Beteckning
TSG 2023-2765
Er beteckning
KN2023/02736

Kopia till

johan.gannedahl@regeringskansliet.se

kn.remissvar@regeringskansliet.se

Förslag på lagändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen instämmer i Naturvårdsverkets bedömning att det bör vara en och samma myndighet som ansvarar för tillsynen över MRV-förordningen för sjöfart och över lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. Detta kan innebära att delar av tillsynen över MRV-förordningen flyttas från Transportstyrelsen. Dock bör s.k. hamnstatskontroll, som i relation till MRV-förordningen innebär att hamnstatsinspektör kontrollerar att det finns ett dokument om överensstämmelse ombord på anlöpande utländska fartyg, fortsatt åligga Transportstyrelsen. Transportstyrelsen vill vidare påpeka att tillsynsuppgiften för MRV-förordningen krävt mycket ringa resurser och utgår från att detta gäller även framdeles, bortsett från de uppgifter som kan tillkomma med anledning av införandet av EU-ETS.

Transportstyrelsen har inga invändningar mot lagförslagen i sak men ser ett antal formuleringar som bör förtydligas.

2 §

Avseende definitionen av ”utsläpp av växthusgaser” kan noteras att metan- och lustgasutsläpp från fartyg omfattas av MRV-förordningen från och med 2024, men först från och med 2026 omfattas av ETS. Vi förutsätter att det kommer att framgå av förordningen vid vilken tidpunkt växthusgaserna från sjöfarten kommer omfattas av utsläppshandelssystemet.

4 a §

För att undvika tautologier föreslår Transportstyrelsen formuleringen ”Med sjötransportverksamhet avses i denna lag en eller flera resor med fartyg...”. Detta bedöms motsvara hur ”flygverksamhet” definieras i 4 § ”en eller flera flygningar med luftfartyg”.

6 § p 2

Observera att terminologin i MRV-förordningen är att ”utsläppsrapport” avser rapporter på fartygsnivå (artikel 11) och ”aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå” avser ett rederiets rapporter (ny paragraf 11a) och att i EU-ETS är det de aggregerade utsläppsrapporterna som ska rapporteras.

Om båda dessa rapporter kallas utsläppsrapport i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser finns risk för otydlighet och sammanblandning.

11 d §

Övervakningsplanerna enligt artikel 6 MRV-förordningen ska lämnas in för varje fartyg (till skillnad från luftfartygsoperatörers övervakningsplaner enligt Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG).

Det bör tydliggöras om paragrafen avser sjötransportverksamhet per fartyg eller ett rederis aggregerade sjötransportverksamhet.

11 f §

Motsvarande bestämmelse om första domstol finns i 21 kap. 1 § första stycket sjölagen (1994:1009). I förordning (1975:931) om sjörättsdomstolar anges ”Regeringen föreskriver att Luleå, Sundsvall, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs och Värmlands tingsrätter skall vara sjörättsdomstolar enligt 21 kap. 1 § sjölagen (1994:1009).”

Transportstyrelsen utgår från att det är samma domstolar som ska vara sjörättsdomstol även i relation till lagen om vissa utsläpp växthusgaser.

För att lagstiftningarna ska stämma överens föreslår Transportstyrelsen följande formulering av 11 f §: ”Första domstol i tvistemål rörande ett förhållande som avses i 11 e § är tingsrätt som regeringen utser enligt 21 kap. 1 § sjölagen (sjörättsdomstol).”

16 §

I denna bestämmelse anges bl.a. att verksamhetsutövaren för en sjötransportverksamhet ska överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från verksamheten. Härvid vill vi uppmärksamma att infasningsbestämmelsen för sjöfarten i art. 3gb ETS-direktivet måste beaktas.

Vidare har inte artikel 3ga ETS-direktivet, som begränsar tillämpningsområdet för utsläpp från sjötransportverksamhet införlivats i förslaget till lagändring. Vi förutsätter att dessa artiklar kommer att införlivas i förordningen med stöd av 13 och 17 §§ lagen.

31 § p 4

Det är oklart vad som avses med ”ett område som hör till ett fartyg”. Något geografiskt område finns inte hörande till ett fartyg. Menas verksamhetsutövares kontorslokal? Motsvarande oklarhet finns i existerande lag om luftfartyg.

33 § 2 st

Observera att med detta förslag går Sverige längre än vad som krävs enligt bestämmelsen om sanktioner i artikel 20.1 MRV-förordningen. Eftersom den motsvarar vad som gäller för verksamhetsutövare för flygverksamhet, bör det ändå kunna anses vara motiverat att införa straffbestämmelsen.

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sakkunniga Ulrika Raab, Juristen Christine Vallhagen, sektionschefen Kajsa Lindström och handläggaren Jonas Ericson, den senare föredragande.