

Näringslivets Transportråd

- för transportköpare

REMISSYTTRANDE
2017-06-12

Miljö- och energidepartementet
103 33 STOCKHOLM

M2017/00872/R Kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter

Näringslivets Transportråd lämnar remissvar enligt nedan:

Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är drygt 30 svenska industri- och handelsföretag. Skogsindustrierna, Teknikföretagen och Svensk Handel är huvudmän för verksamheten.

Näringslivets Transportråd är medlem i den Europeiska samarbetsorganisationen för transportköpare European Shippers' Council. Ordförandeposten för organisationens Maritime Transport Council innehas av en företrädare för Näringslivets Transportråd, vilket innebär att vi är väl förtrogna med internationella sjöfartsfrågor.

Remissen innehåller de författningsförslag som regeringen bedömer som nödvändiga för att komplettera EUs förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter. Förordningen trädde i kraft den 1 juli 2015. Remitterade författningsförslag utgår ifrån Transportstyrelsens promemoria med förslag på nationellt genomförande av EU-förordningen. Miljö- och energidepartementet har tagit fram en kort konsekvensanalys på drygt en sida av förslagen.

* Näringslivets Transportråd tillstyrker i huvudsak de av regeringen remitterade författningsförslagen men efterlyser en redovisning när det gäller växthusgasutsläppen i den internationella sjöfarten. Det saknas EU-förordningen information om nuläget. Endast målet 2030 och utfallet 1990--2007 beskrivs i det remitterade materialet. Det skulle vara värdefullt om även nuläget fanns beskrivet.

* Näringslivets Transportråd efterlyser en redovisning av vilka transportköpare och transportföretag som kontaktats vid utarbetandet av konsekvensanalysen och grunden för hänvisningen i denna till EU-kommissionens bedömning att *"ägarnas ökade kostnader och besparingar i stort sett kan förväntas ta ut varandra på längre sikt"*. Rederier och varuägare påverkas av EU-förordningen. Vad detta medför för ekonomiska konsekvenser borde belysas mera utförligt.

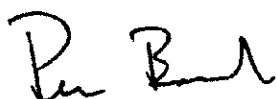
* Effekter för företag och enskilda; Antalet svenskflaggade fartyg är få, I konsekvensanalysen anges att: *"I Sverige finns det 170 registrerade svenskflaggade fartyg som skulle kunna påverkas av regelverket"*. Enligt uppgift från branschorganisationen Svensk Sjöfart är dagsnoteringen 93 svenskflaggade fartyg i maj 2017. Fartygen som anlöper svenska hamnar har således i regel andra flaggor. Även fartyg med andra flaggor än svensk ska hanteras av Transportstyrelsen. Finns resurser för detta? Har man i konsekvensanalysen tagit hänsyn till att varuägare påverkas om man har last i fartyg trots att fartygen inte är svenskflaggade?

* Regeringens författningsförslag 9 kap: Växthusgaser och ozonnedbrytande ämnen § 23 och § 24. Den föreslagna miljö sanktionsavgiften på SEK 5000 om inte de föreskriva kraven på övervakning eller rapportering uppfylls är alldeles för låg, varken proportionerlig eller avskräckande. Avgiften bör bestämmas till kännbara belopp.

* Transportstyrelsens tillsyn av svenskflaggade fartyg föreslås av regeringen bli avgiftsfinansierad, medan tillsynen av fartyg med utländsk flagg är skattefinansierad. Risk finns att kostnaderna för tillsynen ökar och hamnar hos varuägaren. Näringslivets Transportråd föreslår att all tillsyn blir skattefinansierad. Det ska inte vara någon skillnad i finansieringen på svensk eller internationell flagg.

* Det vore således värdefullt med en fördjupad konsekvensanalys inför ett nationellt genomförande av EU-förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Per Bondemark
Ordförande



Guy Ehrling
Kanslichef