

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Christina Bergström

Er referens Diarienummer
LI2023/02616 Utr 2023/42
Datum
2023-08-24

Remiss av EU-kommissionens förslag om (1) olycksutredningsdirektivet, (2) hamnstatskontrolldirektivet, (3) flaggstatskontrolldirektivet, (4) föroreningar från fartyg samt (5) Europeiska sjösäkerhetsbyrån - det s.k. sjöfartspaketet

EU-kommissionen har presenterat förslag till ändringar av fyra direktiv och en förordning som samlats i ett så kallat sjöfartspaket. Regeringen har valt att skicka ut förslagen i en gemensam remiss där Trafikanalys bland andra remissinstanser har ombetts att yttra sig över de delar av paketet som myndigheten anser sig vara berörd av.

I sjöfartspaketet samlar kommissionen förslag till ändringar i syfte att effektivisera och förbättra den maritima säkerheten och miljön samt att tillförsäkra konkurrensneutrala villkor inom sjöfarten i EU.

Förslagen till ändringar i sjöfartspaketet utgörs i huvudsak av uppdateringar och förtydliganden av EU:s sjöfartslagstiftning om den maritima säkerheten och miljön i enlighet med internationella regler. I några fall föreslås skärpningar som går utöver dessa. Kommissionen lämnar också förslag till följdändringar i den förordning som styr den europeiska sjösäkerhetsbyråns, EMSAs, uppgifter och mandat i enlighet med förslagen i de remitterade, med flera, direktiv.

Trafikanalys sammanfattande synpunkter på förslagen

Trafikanalys menar att i huvudsak synes förslagen till direktivändringar och ändringar i regleringen av EMSA:s uppgifter och mandat vara rimliga mot bakgrund av de förändringar vad gäller teknik, miljö och politiska ambitioner som ägt rum sedan det regelverk som ligger i sjöfartspaketet infördes.

Enligt Trafikanalys uppfattning är dock den finansiella konsekvensanalysen i de remitterade förslagen otillfredsställande. Till förslagen beräknas och redovisas de finansiella konsekvenserna av förslagen på EU:s budget. Redogörelsen synes dock något svåröverskådlig, bland annat till följd av att uppgifter varierar mellan vad som sägs i själva förslagstexten och vad som anges i särskilda bilagor till förslagen. Trafikanalys har därför svårt att bedöma såväl storleken som rimligheten i den ökade budgeten. Med en bättre konsekvensanalys hade det varit lättare att ta ställning till valda ambitionsnivåer i de föreslagna ändringarna.

Trafikanalys saknar särskilt en närmare analys av de finansiella effekterna av förslagen för och i medlemsstaterna. Det saknas därmed underlag för att bedöma hur dessa ökade kostnader kommer att påverka medlemsstaterna liksom sjöfartsmarknaden och dess aktörer, dvs. rederier, fartygsägare och transportköpare. Sannolikt har berörda myndigheter i medlemsstaterna orsak att lyfta vidare sådana merkostnader till nästa led, i synnerhet i de fall där dessa finansieras av avgifter från branschen. Trafikanalys skulle gärna ha sett en närmare analys av hur de ökade kostnaderna till följd av föreslagna förändringar kan komma att påverka marknaden och dess funktionssätt. En följd och en risk är att alltför betungande merkostnader, framför allt vad gäller kostnader för flaggstatskontroller, kan komma att ge incitament att flagga ut fartyg utanför EU:s medlemsstater.

De ökade kostnaderna den svenska förvaltningen träffar framför allt Transportstyrelsen och Haverikommissionen. Trafikanalys vill därför ställa frågan om dessa myndigheter hinner analysera effekter av föreslagna förändringar inom den utsatta remisstiden, eller om det krävs vidare arbete för att beskriva de finansiella konsekvenserna för berörda svenska myndigheter liksom effekter för branschen av höjda avgifter.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Pia Bergdahl. Avdelningschef Gunnar Eriksson har deltagit i ärendets beredning.

Mattias Viklund
Generaldirektör