

Regeringskansliet
Miljödepartementet
Klimatenheten

Remissvar till kommissionens förslag COM(2013) 480 final om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläppen från sjötransporter

Sammanfattning

- Transportstyrelsen stödjer ett stegvist införande – med övervakning, rapportering och verifiering som ett första steg – av ett system som syftar till att minska koldioxidutsläppen från internationell sjöfart
- Transportstyrelsen anser att en global lösning inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) bör eftersträvas
- Transportstyrelsen anser att syftet behöver tydliggöras för att säkerställa att det enbart är nödvändig data som krävs in av fartygsägarna och att den administrativa bördan inte blir större än nödvändigt
- Transportstyrelsen stödjer ett system som i första hand sker med hjälp av befintliga uppgifter, dokument, utrustning och erkända organisationer för att den administrativa bördan för fartygsägare ska kunna hållas till ett minimum
- Det behövs fler diskussioner och utredningar av teknisk karaktär, framförallt gällande krav på typ av mätning och noggrannhet av mätning för övervakning. Regelförslaget behöver kompletteras med uppgifter för att bli funktionellt och säkerställa både jämförbarhet inom systemet och syftet med regleringen.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen stödjer ett stegvist infört system som syftar till att minska koldioxidutsläppen från internationell sjöfart. Transportstyrelsen anser, i

likhet med kommissionen, att ett sådant system bäst införs globalt och att regelverk tas fram via FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO). Inom IMO pågår arbete gällande övervakning, rapportering och verifiering (MRV) samt operationella/tekniska styrmedel för att minska koldioxidutsläpp från internationell sjöfart. Transportstyrelsen håller med kommissionen om att arbetet inom IMO har gått långsamt och att arbetet behöver trappas upp. Transportstyrelsen anser att Sverige ska, både inom EU och IMO, agera föregångare på klimatområdet gällande den internationella sjöfarten på ett sätt som syftar till att påskynda IMO-förhandlingarna. Sverige bör således medverka till att säkerställa att ett positivt förhandlingsklimat kan bibehållas inom IMO. Flera icke-EU medlemsstater inom IMO har uttryckt skarp kritik kring att kommissionen lägger ett förslag som påverkar tredje lands fartyg. EU införlivade 2012 luftfarten i EU:s utsläppshandelssystem. Detta har förordat skarp kritik från tredje land och EU kommer med stor sannolikhet behöva göra om regelverket. De problem och svårigheter som luftfarten har erfårit genom att ett regionalt system för växthusgaser införs för globala transporter bör användas som en erfarenhet i diskussionerna kring såväl regionalt MRV som framtida styrmedel för internationell sjöfart.

I dagsläget är förordningsförslaget utformat utan ett tydligt syfte gällande om det är koldioxidutsläppen eller energieffektiviteten som ska övervakas hos befintliga fartyg. Detta påverkar vilken data som behöver rapporteras och hur tung den administrativa bördan blir för fartygsägarna. Om det är koldioxidutsläppen som är i fokus, i enlighet med förordningens preambular och artikel 1, så borde till exempel inte data som i förslaget kallas "annan klimatrelevant information" vara nödvändig.

För att minska den administrativa bördan så stödjer även Transportstyrelsen kommissionens inriktning att ett MRV i så stor utsträckning som möjligt ska genomföras med hjälp av befintliga uppgifter, dokument, utrustning och erkända organisationer¹. Ambitionen att begränsa redarnas praktiska administrativa hantering i samband med rapporteringen är mycket viktig. Transportstyrelsen ifrågasätter kommissionens analys av den administrativa bördan, detta är något som behöver utredas mer noggrant inför kommande förhandlingar.

Förslaget är i dagsläget relativt oprecist gällande exempelvis noggrannheten av de mätningar av bränsleförbrukning som krävs. Mer utredning av teknisk karaktär behövs för att ta fram ytterligare information kring vad som är praktiskt möjligt att mäta och vilken nivå av noggrannhet som går att kräva av fartygsägarna. Det bör understrykas att tillförlitlig data kring växthusgasutsläppen är nödvändig om styrmedel i ett senare skede ska sättas

¹ Klassificeringssällskap

in för att kunna minska dessa, samtidigt är bränsleförbrukning komplicerat att mäta på fartyg per resa.

Förslaget innebär att en rad frågor ska lösas i ett senare skede genom delegerade akter. Transportstyrelsen anser att en viss försiktighet bör iakttas när det gäller delegerade akter, artikel 23. Kommissionen bör också förtydliga både att förordningen verkligen ses över vid en internationell överenskommelse och på vilket sätt detta ska ske, artikel 22.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sjö- och luftfartsdirektör Ingrid Cherfils och handläggare Charlotte Billgren, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef