

Klimat- och näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se
anton.olsson@regeringskansliet.se

Förslag på förordningsändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS

Sammanfattning

Transportstyrelsens tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande synpunkter.

Transportstyrelsens synpunkter

Allmänt

Genomgående i förordningstexten vill Transportstyrelsen föreslå att uttrycket ”fartyg som för svensk flagg” ersätts med ”svenska fartyg” och att uttrycket ”fartyg som inte för svensk flagg” ersätts med ”utländska fartyg”. Detta är i enlighet med hur man hänvisar till svenska respektive utländska fartyg i sjöfartsrättslig lagstiftning och tynger inte förordningstexten.

Vidare delar Transportstyrelsen Naturvårdsverkets bedömning att det kommer bli viktigt med en tät samverkan med Transportstyrelsen, både i fråga om operativa frågor och kring regelverkens utveckling.

1 kap. 18 § Förslag till förordning om ändring av förordningen (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser

Naturvårdsverket föreslår att begreppet ”CORSIA-period” införs för de två perioderna åren 2021-2023 och 2024-2026. Transportstyrelsen föreslår att en annan beteckning används; åren 2021-2023 kallas inom FN:s fokusorgan för civil luftfart (ICAO) för ”CORSIA pilotfas”, medan åren 2024-2026 kallas ”CORSIA fas 1”. EU är med i CORSIA redan från pilotfasen medan flera andra länder går med i fas 1. Efter fas 1 följer fas 2 osv och det är således olika omfattning på CORSIA i de olika faserna. För att undvika framtida missförstånd och också kunna skilja mellan olika faser av CORSIA anser Transportstyrelsen att det vore bäst att använda samma begrepp i Sverige som inom ICAO.

Sjötransportverksamheter i EU ETS och EU:s MRV-förordning **Fördelning av uppgifter och ansvar**

Angående fördelning av uppgifter och ansvar mellan myndigheterna tillstyrker Transportstyrelsen förslaget att Naturvårdsverket tar över tillsynsansvaret ifråga om EU MRV-förordningen, men att Transportstyrelsen har ansvaret för uppgiften att fatta eventuella beslut om avvisning, kvarhållande och tillträdesförbud för enskilda fartyg, samt liksom nu, ha uppgiften att utföra hamnstatskontroller och då kontrollera att fartygen har document of compliance enligt MRV ombord.

I 2 kap. 27 § 1 d) miljötillsynsförordningen (2011:13) anges att Transportstyrelsen har ansvar för tillsynen enligt miljöbalken ifråga om Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG. Med anledning av att EU MRV-förordningen nu föreslås kompletteras i regelverket under lagen om vissa utsläpp av växthusgaser och tillsynsansvaret föreslås övergå till Naturvårdsverket, måste miljötillsynsförordningen ändras så att denna bestämmelse upphör att gälla vid utgången av 2023.

Förslaget till 10 kap.

Angående förslaget till 10 kap. 1 § och att förseningsavgift endast ska påföras när rapport enligt artikel 11 a EU MRV-förordningen inte har lämnats in i tid, så är det alltså fråga om att begränsa förseningsavgiften till den aggregerade rapporten på företagsnivå. Det kan ifrågasättas att denna begränsning av förseningsavgiften är i enlighet med artikel 20.1 EU MRV-förordningen som stadgar att medlemsstaterna ska inrätta ett system för sanktioner vid underlåtelser att uppfylla de övervaknings- och rapporteringsskyldigheter som framgår av artiklarna 8-12. Eftersom det är fråga om två olika rapporter, som var och en kan lämnas in för sent, och därmed kan utgöra två olika överträdelser, anser Transportstyrelsen inte att det är fråga om dubbelsanktionering om även försenad inlämning av utsläppsrapport enligt artikel 11 EU MRV-förordningen omfattas av förseningsavgift. Med anledning av att nuvarande miljöstraffavgift för överträdelse är 10 000 kronor, bör dock en förseningsavgift för att inte ha lämnat in rapport enligt artikel 11, inte sättas så högt som 50 000 kr.

Bemyndigande

I föreslagen lydelse av 1 kap. 1 § anges att förordningen är meddelad med stöd av 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) i fråga om 10 a kap. 7 §. Bemyndigandet i 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen bör dock inte användas som bemyndigande i nu aktuellt införlivande respektive införande av kompletterande bestämmelser eftersom EU-rättsakterna inte avser fartygssäkerhet. Om bestämmelsen i 10 a kap. 7 § är att anse som verkställighetsföreskrifter skulle istället 8 kap. 7 § regeringsformen kunna

anges. Om inte det är möjligt bör det övervägas att bredda bemyndigandet i 42 a § i förslag till lagen om vissa utsläpp av växthusgaser.

Kapitel 9.7 – Transportstyrelsen ska underrättas om Naturvårdsverkets beslut

I förslagsrutan under kapitel 9.7 står det att Naturvårdsverket inte längre ska behöva ge Transportstyrelsen möjlighet att yttra sig innan myndigheten beslutar i frågor som rör flygverksamhet.

För att undvika missförstånd känner sig Transportstyrelsen nödd att påpeka att frågor som rör flygverksamhet även fortsatt sorterar under Transportstyrelsen. I frågor om att överlämna utsläppsrätter samt att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser som en del i flygverksamhet, är det dock både rimligt och praktiskt att Naturvårdsverket sköter handläggning, fattar beslut och därefter informerar Transportstyrelsen.

Så som Naturvårdsverket själva påpekar så finns det inga hinder för Naturvårdsverket att trots allt inhämta ett yttrande från Transportstyrelsen i vissa fall och utredningsansvaret enligt 23 § förvaltningslagen (2017:900) innebär att Naturvårdsverket givetvis ska göra det om ärendets beskaffenhet så kräver.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Kajsa Lindström, avdelning Sjö- och luftfart samt jurist Christine Vallhagen, avdelning Juridik och sakkunnig Ulrika Raab avdelning Sjö- och luftfart, de senare föredragande.