

2013-09-10

Miljödepartementet
Harald Perby
M2013/1822/KI

Yttrande över Kommissionens förslag COM (2013) 480 final om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläppen från sjötransporter

Näringslivets transportråd, Jernkontoret och Skogsindustrierna har valt att gemensamt yttra sig över kommissionens förslag om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläppen från sjötransporter.

SAMMANFATTNING

Näringslivets transportråd, Jernkontoret och Skogsindustrierna vill framhålla följande ståndpunkter:

1. Reglering av sjöfarten måste ske globalt
2. Beakta effekterna av svaveldirektivet
3. Det saknas konsekvensanalys som tar upp kostnader för rederier och varuägare.

ALLMÄNNA SYNPUNKTER

Näringslivets transportråd, Jernkontoret och Skogsindustrierna är positiva till att EU sätter upp mål och visioner för minskad klimatpåverkan från sjöfarten. Men kommissionen underskattar det arbete med energieffektivisering som dagligen görs på fartygen och vår bedömning är att ytterligare administration inte automatiskt minskar utsläppen med 2 %. (s 12)

GEOGRAFI

Sjöfarten är en global näring som gör det möjligt att handla med hela världen. Därför måste även regler för sjöfarten sättas globalt genom FN-organisationen IMO. Regionala särregler är negativt för handeln och i synnerhet för exporten. Kommissionens förslag att övervakningen av utsläpp ska ske från sista hamn utanför EU, inom EU och till nästa hamn utanför EU kan komma att styra om handelsmönster i världen på ett sätt som missgynnar näringslivet. En ökad

administrativ börda och ytterligare ett krångligt regelverk inom sjöfarten i EU, och på sikt införande av ett handelssystem, kan leda till att internationella transporter undviker EU-hamnar. Det särskilt i en tid då EU är att betrakta som en krympande marknad. Ett exempel som visar på att detta är ett realistiskt hot är försöket att införliva flygtransporter till och från samt inom EU i EU ETS, vilket mötte så hårt motstånd från tredje land att det fick avbrytas.

Det finns dessutom risk för att rederierna, för att kunna följa EU-reglerna, genomför investeringar som inte är användbara när globala regler senare träder ikraft.

SVAVELDIREKTIV

Europeiska kommissionen skriver att utsläppen av växthusgaser från sjöfarten måste åtgärdas nu, vilket är vad som är på väg. Utöver den energieffektivisering, som redan sker kontinuerligt, kommer även införandet av svaveldirektivet inom SECA att innebära minskade koldioxidutsläpp. De effekter som svaveldirektivet har på bränslepriset inom SECA har större effekt på utsläppen än kommissionens förslag på ökad administration. Svaveldirektivet innebär kraftigt ökade bränslekostnader och därmed ökade transportkostnader för industrin i Sverige. Näringslivets transportråd, Jernkontoret och Skogsindustrierna uppmanar därför kommissionen att beakta dessa konsekvenser vid ev. införande av nya regler men också att beakta den förväntade minskningen av koldioxidutsläpp som följer av svaveldirektivet.

KOSTNAD

Kommissionen nämner att genomförandet av förslaget beräknas kosta den europeiska sjösäkerhetsbyrån omkring 0,5 miljoner euro. Ökade administrativa kostnader för rederier och därmed transportköpare har dock effekter på europeiska företags konkurrenskraft. Innan beslut tas om att öka administrationen bör myndigheterna utreda vilka kostnader det innebär för berörda parter samt vilka konsekvenserna blir.

UTSLÄPP

Europeiska kommissionen skriver, i dokumentet COM (2013) 479 final, att utsläppen från sjöfarten ökar. Men de specifika utsläppen minskar dvs. utsläpp per transporterad enhet. Såvida kommissionen inte vill minska tillväxt och handel bör det vara specifika utsläpp som är relevanta att beakta.

SIDOEFFEKTER

Fartygen blir troligen både större och mer energieffektiva i och med krav på minskade koldioxidutsläpp. Det är bra, men ändrar också kraven på infrastrukturen. Det finns stor risk för att de effektivare fartygen samtidigt har mindre styrka i förhållande till sin storlek och kan få större problem med is. Detta

behöver transportpolitiken ta höjd för och se till att det finns den kapacitet som krävs för effektiv sjöfart oavsett årstid. När EU-lagstiftning försvårar framkomligheten är det rimligt att även EU stöttar tillgängligheten med medel för snöröjning av havets motorväg.

Stockholm

2013-09-10



Guy Ehrling
Kanslichef
Näringslivets Transportråd



Helena Sjögren
Rådgivare transportpolitik
Skogsindustrierna



Jenni Ranhagen
Rådgivare transportfrågor
Jernkontoret