

## Remiss - av promemorian Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

Promemoria LI2024/01026 Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

### Sammanfattning

Transportstyrelsen menar att de nya uppgifter som föreslås åligga Transportstyrelsen medför ett sådant ökat resursbehov att det inte utan menlig påverkan på övrig verksamhet kan tas inom ram. I övrigt tillstyrker Transportstyrelsen i huvudsak förslaget men lämnar vissa synpunkter.

### Transportstyrelsens synpunkter

Förslaget pekar ut Transportstyrelsen i rollen som behörig myndighet i rättsakten FEUM. Transportstyrelsen delar inte uppfattningen som framförs i promemorian att de nya arbetsuppgifter som föreslås åligga Transportstyrelsen, bland annat i rollen som behörig myndighet är resurssatt inom befintlig ram. Den sannolika volymen fartyg som kopplas till Sveriges behöriga myndighet är ca 180st.

Mot bakgrund av det redan mycket ansträngda ekonomiska läget i myndigheten riskerar ett utpekande av Transportstyrelsen utan tillräcklig tillförsel av medel att inverka negativt på dessa eller andra obligatoriska uppgifter och myndighetens möjlighet att bidra till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Transportstyrelsen tillstyrker i övrigt i huvudsak förslaget men föreslår följande justeringar och förtydliganden:

**Förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport**

2 och 4 §§: ”direktiv 2003/87/EG” föreslås ersättas med ”utsläppshandelsdirektivet”, för att vara konsekvent med hur detta direktiv benämns i lagen och förordningen som införlivar utsläppshandelsdirektivet (lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser, förordningen (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser).

4 § första stycket: för att förtydliga att straffavgift ska påföras för överensstämmelseunderskott som registreras enligt artikel 23 (till skillnad från underskott som registreras enligt artikel 16) föreslås denna lydelse: ”När det har registrerats ett överensstämmelseunderskott i EU-databasen enligt artikel 23.1 i EU-förordningen för ett fartyg...”

4 § första stycket p 3: För att helt motsvara art. 3gf.1 c) utsläppshandelsdirektivet i att det ska handla om fartygets *första resa* föreslås denna lydelse: ”3. är registrerat i ett land utanför Europeiska unionen, inte omfattas av 2 men ansvarar för ett eller flera fartyg som har påbörjat eller avslutat sin första resa som omfattas av artikel 3ga i utsläppshandelsdirektivet i Sverige.”

14 §: Om beslut om att påföra avgift för tillsyn enligt föreskrifter meddelade med stöd av 13 § ska kunna överklagas behöver det anges i 14 §. I annat fall kommer beslut att påföra avgift för tillsyn inte att kunna överklagas.

**Förslag till förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport**

8 §: Lydelsen av bestämmelsen skulle behöva ändras för att bättre anknyta till artikel 24 som är den aktuella bestämmelsen i EU-förordningen. Förslag till lydelse: ”Sanktionsavgiften är 50 000 kr för överträdelse av skyldigheten enligt artikel 24 i EU-förordningen att inneha ett giltigt dokument om överensstämmelse som avses i artikel 22 i EU-förordningen.”

11 § 1 p: Denna sanktionsbestämmelse kommer TS bara kunna tillämpa avseende art. 8.2 och 8.3 eftersom det datum som anges i art. 8.1 redan har passerat vid tiden för ikraftträdandet av den svenska förordningen. Därför föreslås denna lydelse: ”1. artikel 8.2 och 8.3 att i rätt tid lämna en övervakningsplan till en kontrollör eller att innehåll i övervakningsplanen ska vara fullständig och överblickbar.”

Det förutsätts att skrivningen att övervakningsplanen ska vara fullständig innebär att den ska ha det innehåll som specificeras i punkterna a) – p).

12 §: TS utgår från att föreläggande ska ha beslutats i vilket ges skälig tid för att vidta rättelse men att föreläggandet inte har följts, för att denna

bestämmelse om dubbel avgift ska kunna tillämpas för en överträdelse som inte upphör.

### Övrigt

3.2 § framgår att Sverige ska använda den möjlighet för undantag, som finns för sjötrafik till öar med mindre än 200000 fastboende, att leva upp till kraven i FEUM fram till år 2030. Transportstyrelsen har blivit kontaktad av rederi Gotlandsbolaget (TSG2024:2362) som vunnit upphandlingen av den trafiken och som informerar att de ej önskar nyttja undantaget då de inte ser några ekonomiska fördelar med att undantas men fördelar med att beröras av kraven.

s. 10: Det skulle även behöva tydliggöras vilken energi som ingår i EU-förordningens tillämpningsområde (art. 2.1 a-d).

ss. 12 och 23: Genom EU-förordningen regleras fartygs användning av energi ombord, inte bara användning av drivmedel, även om det utgör en stor del av fartygens energianvändning. Se definitionen i artikel 3.17: energianvändning ombord: den energimängd, uttryckt i megajoule (MJ), som ett fartyg använder för framdrivning och för användning av utrustning ombord, till sjöss eller i hamn. Det är således inte (som det framställs i promemorian) enbart användning av drivmedel som ingår i EU-förordningen och som ska sammanställas i FuelEU-rapporten, utan även energi som används för utrustning ombord.

s. 13: Angående poolning av saldo kan det även ske mellan fartyg som kontrolleras av olika företag och inte endast mellan fartyg inom samma företag. Se artikel 21.3 i EU-förordningen.

s. 18: I artikel 26.1 andra stycket EU förordningen anges att ansökan av en kontrollörs beräkningar ska göras inom en månad från det att kontrollören meddelat resultatet av beräkningen. Skrivningen ”Det finns enligt artikel 26 inte några begränsningar av när en begäran av en prövning av en kontrollörs beräkningar får göras” stämmer därför inte.

S, 31 sista raden: ”Kostnaderna för Transportstyrelsen hanteras inom ram.” TS delar inte uppfattningen att de nya arbetsuppgifter som tillkommer TS genom EU-förordningen, bland annat i rollen som behörig myndighet är resurssatt inom befintlig ram.

---

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog jurist Christine Vallhagen och sakhandläggare Robin Cook, den senare föredragande.