

Till: Miljö- och Energidepartementet  
[Kristina.borjevik.kovaniemi@regeringskansliet.se](mailto:Kristina.borjevik.kovaniemi@regeringskansliet.se)  
[m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)

## REMISSYTTRANDE

(M2017/00872/R)

Stockholm 2017-06-07

### **Kompletterande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter**

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten. Det svenska sjöfartsklustret sysselsätter mer än 100 000 personer och är därmed en samhällsekonomiskt mycket betydelsefull näring i sig själv. Svensk Sjöfart antog som första redareförening 2015 visionen om en emissionsfri sjöfart, både till luft och vatten, senast 2050 och arbetar kontinuerligt och medvetet för att uppnå visionen.*

### **Svensk Sjöfart är positiva till att reducera sjöfartens klimatutsläpp**

Föreningen Svensk Sjöfart är positiva till andemeningen med MRV – nämligen att bestämma sjöfartens emissioner av koldioxid (CO<sub>2</sub>). Vi menar att ett MRV-system är ett viktigt steg och utgör en nödvändig grund för vidare diskussioner och åtgärder med avsikt att reducera sjöfartens absoluta CO<sub>2</sub>-emissioner. MRV bör först och främst tillämpas för att på ett så vetenskapligt sätt som möjligt etablera en baslinje för sjöfartens globala CO<sub>2</sub>-utsläpp, istället för att uppskatta utsläppsnivåerna vilket är fallet idag. Baslinjen kan därefter ligga till grund för att framöver utveckla lämpliga lösningar för att minska CO<sub>2</sub>-utsläppen, t.ex. genom

energieffektivisering, re-allokering av lastflöden, tekniska lösningar, innovationer, regler etc. samt för att över tid verifiera resultatet.

### **EU:s regelverk menar väl men riktas fel**

Inkluderandet av transportarbetet i EUs MRV-regel betraktar vi som ett misstag (alternativt lyckad lobbying från vissa kretsar som inte har samma målsättning som oss) med resultatet att andemeningen av regelverket devierar från grundidén, nämligen att minska det absoluta utsläppet av CO<sub>2</sub>, för att istället rikta fokus på enskilda fartygs energieffektivitet, d.v.s. relativa reduktioner.

Även om fartyg ökar sin transporteffektivitet och halverar sina utsläpp per transporterad godsenshet samtidigt som flottan tredubblas eller fyrdubblas så är den ökade transporteffektiviteten ur ett globalt klimatperspektiv helt meningslös. Det borde alltså vara absoluta reduktioner som räknas och inte relativa vilket förefaller vara fallet enligt regeln i dess nuvarande lydelse!

### **Långa och onödiga transportsträckor premieras**

Inkluderandet av transportarbetet resulterar i att regelverket blir kontraproduktivt och att fokus istället riktas mot att bestämma enskilda fartygs transporteffektivitet, med det bisarra utfallet att ju längre sträcka ett fartyg transporterar en last desto mer energieffektivt framstår ett sådant fartyg. I skrivande stund så är bränslepriserna låga och rent företagsekonomiskt är det i många fall lönsammare att på resa Singapore-Rotterdam (eller vice versa) gå runt den afrikanska kontinenten än att passera Suez-kanalen vilket adderar 3500 nautiska mil (6480 kilometer) till den totala sträckan. EUs MRV-regel i dess nuvarande lydelse framställer ett sådant fartyg som mer energieffektivt än ett fartyg som passerar Suez, till trots att det absoluta utsläppet av CO<sub>2</sub> är väsentligt mycket större!

Föreningen Svensk Sjöfart, tillsammans med flertalet andra aktörer menar att det är viktigt att redaren/operatören får i uppdrag att utifrån sina egna unika förutsättningar ta fram åtgärder för att minska sina utsläpp. Många kommer att arbeta med energieffektivisering som ett åtgärds paket men man kan även se framför sig att man väljer att köra på andra redan befintliga bränslen (t.ex. Metanol, LNG, batterier, bränsleceller, vätgas), främja utvecklandet av nya bränslen, minska sträckan man kör, öka utnyttjandegraden av fartygen etc.

### **EU:s regelverk snedvrider konkurrensen**

Definitionen av last beror på vilken verksamhet ett enskilt rederi/fartyg har och även rederier/fartyg inom samma segment kan ha olika definitioner beroende på affärsmodell. Att jämföra ett Ro-Ro fartyg som mäter sin last i längdmeter med ett Ro-Ro fartyg som mäter sin last i kubikmeter eller ton blir inte värdefullt. På samma sätt så blir det oerhört komplicerat att beräkna och definiera faktisk last för fartyg som tar blandade laster. Att sedan använda standardvärden för vissa laster och att dessutom inkludera konstruktionsvikten på lastbäraren (t.ex. tomvikten på en container) och till och med barlasten för vissa fartyg gör att jämförelsen blir än mer urvattnad, om inte omöjlig, men än värre så snedvrider det konkurrensen.

### **Är det klimatsmart att transportera tomma containrar?**

Men framförallt, varför ska ett containerfartyg tillåtas använda standardvärden för last på tomma alternativt halvfylla containrar när det skulle vara en självklar nytta om man kunde fylla containrarna bättre. Att de sedan räknar in containervikten (tomvikten) som faktisk last, och därmed inkluderas i transportarbetet, gör att konkurrensen med andra fartygstyper blir oerhört missvisande (om inte dessa andra fartyg får räkna in fartygets lättvikt (konstruktionsvikten) som en delfaktor i transportarbetet). Ett konkret exempel på detta är att ett större containerfartyg med 15 000 containrar ombord innehållandes inget annat än luft faktiskt framstår, enligt EUs MRV-regelverk, som att det transporterat 30 000 ton last av den enkla anledningen att en tom container enligt regelverket får räknas som 2 ton last. I jämförelse framstår ett fullastat biltransportfartyg som ineffektivt, även om dess last på 8 000 personbilar á 1.2 ton sammanlagt väger 9600 ton.

Även om intentionen med regelverket inte är att jämföra olika fartygstyper så kan gods mycket väl och i många fall transporteras av olika fartygstyper. Snedvridningen i konkurrens, på ojusta grunder beroende på hur last definieras, är inte acceptabel och vi ifrågasätter den skarpt.

### **Verifikation av tredje part**

Vidare så kräver EUs regelverk att insamlad data om fartygens bränsleåtgång och dess transportarbete verifieras av tredje part vilket kommer kosta industrin stora summor. Att beräkna och verifiera bränsleåtgången är relativt enkelt men detsamma gäller inte transportarbetet! I tillägg kommer det generera en väsentlig administrativ börda och generera enorma mängder data som lätt kan feltolkas (se ovan kommentarer). Med tanke på ovanstående argument så förbehåller vi oss rätten att förhålla oss minst sagt reserverade inför införandet av EUs MRV-regel i dess nuvarande form och vi ifrågasätter därför också bedömningen i den bifogade konsekvensanalysen (remissbilaga 3).

### **En översyn av regelverket är nödvändigt – snabbt!**

Vi anser att EU-parlamentet behöver ta en nykter och övergripande översyn av regelverket för att undvika ej tidigare förutsedda negativa konsekvenser innan. Inkluderandet av lasten i EUs MRV-regel premierar ett system i vilket man uppmuntrar till principer som riskerar att resultera i en ökning av de absoluta CO<sub>2</sub>-utsläppen vilket är oerhört olyckligt och oacceptabelt. Vi önskar därför att EU följer IMO:s definition och beräkningsgrund för MRV vilket vi anser gagnar andemeningen med regelverket på bästa sätt och dessutom säkerställer att regelverket blir globalt samtidigt som konkurrensneutraliteten upprätthålls.

### **Författningsförslaget – Svensk Sjöfart tillstyrker samtliga delar, men...**

Oaktat ovan så tillstyrker Föreningen Svensk Sjöfart samtliga i bilaga 1 föreslagna författningsförslag för införlivning i svensk rätt, av det enkla skälet att Sverige måste fullfölja sin skyldighet gentemot EU. Svensk Sjöfart önskar dock se att Sverige verkar aktivt i enlighet med direktivets artikel 22.3 för full harmonisering av EUs regelverk med IMO:s motsvarighet, IMO Data Collection System, i vilket uppgifter om last och transportarbete ej är inkluderat. Vi

är av uppfattningen att IMOs system bättre lever upp till andemeningen med det initiala syftet än EUs regel utan att för den delen snedvrider konkurrensförhållanden mellan fartyg, premiera långa omvägar eller öppna upp för feltolkningar av insamlad data.

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson

Miljöansvarig, Föreningen Svensk Sjöfart