

Näringsdepartementet  
Transportenheten  
Grupp 2 Marknad och regelverk

**Diarienummer**  
Utr 2014/30  
**Datum**  
2014-06-10

## **Remissynpunkter på Transportstyrelsens rapport om tillsyn och efterlevnad av de skärpta reglerna för svavelhalt i marint bränsle (N 2013/5064/TE)**

Regeringen önskar synpunkter på Transportstyrelsens redovisningsrapport *om tillsyn och efterlevnad av de skärpta reglerna för svavelhalt i marint bränsle*.

Sammanfattningsvis anser Trafikanalys att Transportstyrelsens inriktningsförslag angående tillsyn och efterlevnad ligger i linje med vad som kan krävas av ett sanktionssystem för att uppnå kostnadseffektivitet och konkurrensneutralitet. Trafikanalys håller med om att det från 2015 finns stora ekonomiska incitament att bryta mot svavelbestämmelserna och att det därför behövs en verkningfull och effektiv tillsyn av bestämmelserna. Vidare instämmer Trafikanalys i att det finns problem med nuvarande sanktionssystem och att det är av stor vikt att få effektiva sanktioner på plats om effektivisering och förbättring av rutiner och metoder på tillsynssidan ska vara meningsfulla. Trafikanalys tillstyrker förslaget att straffrättsliga sanktioner ersätts med administrativa sanktioner

Trafikanalys menar att val av åtgärder, krav samt regleringar bör samverka med sanktionssystemet eftersom nyttan av en given reglering är avhängig efterlevnaden av regleringen. Förväntad nytta av en åtgärd eller reglering bör minst motsvara den samhällsekonomiska kostnaden av åtgärden. Generellt anser Trafikanalys att detta ska gälla införande av alla regleringar, d.v.s. en avvägning mellan nyttan av en reglering gentemot kostnaden för samma reglering ska alltid eftersträvas. Det är då av största vikt att beakta nytta respektive kostnad för samhället och värderingar bör ske enligt gällande normer (ASEK) så långt det är möjligt. Viktigt att beakta är även det utvecklingsarbete kring samhällsekonomiska konsekvensbeskrivningar för regelförändringar som pågår inom Transportstyrelsen.

Vad gäller åtgärder och regelverk så menar Trafikanalys att den viktigaste frågan att lösa i närtid är att få ett regelverk på plats där det tydligt framgår hur de långsiktiga spelreglerna för nyttjande av exempelvis respektive bränsle/teknik ser ut. Regleringar och krav kommer att påverka kostnaden för respektive tekniska lösning. Även för att stimulera möjlig (teknik)utveckling är det viktigt att marknaden snarast känner till de långsiktiga spelreglerna. Först då regelverket i sin helhet är på plats och eventuell teknisk utveckling kommit en bit kan därmed ett egentligt val av investering i teknisk lösning, i kombination med val av bränsle, fattas av rederierna.

Just sanktionssystemet och avgiftsnivån är av största vikt för att uppnå kostnadseffektivitet och konkurrensneutralitet i val av åtgärder och regelverk. Det räcker inte med att det finns regler om de inte efterlevs och efterlevnaden beror i allra högsta grad på möjligheten att bli

åtalad eller ålagd att betala och storleken på eventuell böter eller avgift. För konkurrensneutralitet ska också alla behandlas lika, vilket en sanktionsväxling från straff till avgift skulle möjliggöra.

Fördelen med sanktionsavgift är att endast en eventuell överträdelse behöver bevisas, inte huruvida det skett av uppsåt eller oaktsamhet, vilket underlättar utredningsinsatsen. I förslaget till aktuell luftföroreningsavgift finns också en ventil för eventuella fall där avgiften enligt schablonberäkningen blir oskäligt hög beaktat omständigheterna. Trafikanalys anser att detta är bra.

Trafikanalys håller med Transportstyrelsen i att sanktionsväxling från straff till avgift bör ske vad gäller bestämmelserna om tillåten svavelhalt i bränsle, helt i linje med vad som framkom i straffrättsanvändningsutredningen (SOU 2013:38). Vidare förordas i betänkandet samt i Transportstyrelsens förslag att sanktionen framöver riktas mot den juridiska personen (och inte mot befälhavaren) och att sanktionen också utformas så att den blir "vinsteliminierande" (d.v.s. det blir möjligt att ge kraftiga avgifter i stället för låga bötesstraff). Trafikanalys vill poängtera att med kommande strängare svavelkrav inom SECA (och därmed väsentligt ökade bränslepriser för sjöfarten till följd av exempelvis nyttjande av lågsvavlig marin dieselbrännolja) är en sanktionsväxling av denna art än mer motiverad.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Anders Ljungberg har varit föredragande.

Brita Saxton  
Generaldirektör