Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
(kopia)

REMISSYTTRANDE
Ref: LI2026/01284

Stockholm 2026-09-24

Remissyttrande över promemorian Genomförande av det reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg (LI2026/01284) från Svensk Sjöfart

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring som representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige.

Föreningen Svensk Sjöfart har beretts tillfälle att yttra sig över promemorian Genomförande av det reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg (LI2026/01284) och lämnar följande remissvar.

Sammanfattning
Föreningen delar uppfattningen att otillåtna utsläpp ska motverkas genom effektiva, proportionerliga och avskräckande sanktioner. Föreningen delar också bedömningen att konkurrensen inom sjöfarten inte ska snedvridas genom att vissa aktörer undviker kostnader för korrekt avfallshantering eller miljöskyddsåtgärder. Promemorian bedömer även att svensk rederinäring i ett internationellt perspektiv håller en hög miljöstandard och att skärpta sanktioner kan bidra till mer likvärdiga konkurrensvillkor. Föreningen delar även denna uppfattning. Föreningen anser emellertid att vissa delar av förslaget bör omprövas eller utvecklas ytterligare. Särskilt gäller detta:

- att bestämmelsen om grovt brott bör begränsas till uppsåtliga gärningar och grov vårdslöshet,
- att konsekvenserna av en ökad straffrättslig exponering för befälhavare och besättningar bör analyseras närmare,
- att reglerna om vattenföroreningsavgifter bör kompletteras för att stärka förutsebarheten,
- att tidigare överväganden om mottagningsanordningar och avfallsmottagning bör återupptas, samt
- att tillräcklig mottagningskapacitet i hamnar bör utredas vidare innan de skärpta sanktionsreglerna träder i kraft.

Mot denna bakgrund tillstyrker föreningen i huvudsak promemorians förslag men anser att nedanstående frågor bör beaktas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Allmänna synpunkter
Internationell handelssjöfart präglas av en marknad där fartyg, redare, besättningar och sjötransportkunder regelmässigt verkar över nationsgränserna. För svenska redare är det därför av central betydelse att sjösäkerhets-

och miljöregleringen är rättssäker, förutsebar och så långt möjligt harmoniserad såväl internationellt som inom Europeiska unionen.
Föreningen välkomnar promemorians övergripande ambition att genomföra unionsrätten på ett sätt som stärker miljöskyddet och motverkar illojal konkurrens. Samtidigt bör nationella avvikelser från unionslagstiftarens avvägningar begränsas till situationer där det finns ett tydligt identifierat behov och där nyttan av en strängare reglering kan motiveras genom konkreta sakskäl.

På flera punkter konstaterar promemorian att de svenska förslagen går längre än vad som följer av direktivens minimikrav. Föreningen anser att sådana avvikelser bör motiveras särskilt noggrant och endast genomföras när starka miljömässiga eller andra skäl talar för det. Nationella skillnader i sanktionsnivåer eller ansvarsförutsättningar riskerar annars att påverka konkurrensförutsättningarna utan att nödvändigtvis ge motsvarande miljönytta.

4.5.3 Hur vattenföroreningsavgiftens storlek ska bestämmas
Föreningen tillstyrker förslaget att använda den befintliga vattenföroreningsavgiften som grund för genomförandet av direktivets krav på administrativa sanktioner. Promemorian redovisar att det nuvarande systemet är väl etablerat och att vare sig Kustbevakningen eller åklagare har identifierat några betydande brister i den gällande ordningen.
Föreningen ser dock risker med den föreslagna modellen för bestämning av avgiften. Enligt förslaget ska avgiftens storlek påverkas av ett flertal omständigheter, bland annat utsläppets karaktär, allvar och varaktighet, de skador som utsläppet har orsakat, den avgiftsskyldiges ekonomiska kapacitet, eventuell ekonomisk vinning samt försvårande och förmildrande omständigheter. Avgiften ska dessutom kunna bestämmas till ett belopp som överstiger tabellvärdet med upp till femtio procent.
Denna ordning skulle å ena sidan skapa möjligheter till en mer nyanserad bedömning, å andra sidan innebära att avgiftssystemet blir mindre schabloniserat och därmed svårare att förutse. För internationellt verksamma redare är det viktigt att de ekonomiska konsekvenserna av en överträdelse i rimlig utsträckning kan bedömas i förväg. Förutsebarhet är således en central komponent i ett rättssäkert sanktionssystem.
Regeringen bör mot ovanstående bakgrund överväga att exempelvis genom mer utvecklade författningskommentarer eller förordning bidra till en mer enhetlig praxis och minska risken för skillnader vid bedömningen mellan enskilda fall.

4.5.4 Strikt ansvar
Föreningen tillstyrker att principen om strikt ansvar behålls inom ramen för vattenföroreningsavgiften. Denna modell har enligt Föreningens mening fungerat väl i fråga om oljeutsläpp. De nya utsläppskategorier som nu introduceras i systemet skiljer sig emellertid i flera avseenden från traditionella oljeutsläpp. Såväl skadebild som de faktiska omständigheterna kan vara betydligt mer varierande.
Mot denna bakgrund blir möjligheten till nedsättning och eftergift särskilt viktig. Föreningen anser att dessa regler måste tillämpas på ett sätt som säkerställer att avgifter står i proportion till överträdelsens faktiska allvar och till omständigheterna i det enskilda fallet.

4.8 Utvidgade straffsanktioner
Föreningen vill uppmärksamma vad som inom internationell sjöfart under lång tid har beskrivits som en tendens till ökad kriminalisering av befälhavare och besättningar i samband med olyckor och miljöincidenter. Modern sjösäkerhet bygger på en öppen rapporteringskultur där tillbud, fel och avvikelser rapporteras och analyseras för att förebygga framtida olyckor. Detta synsätt utgör en grundläggande del av det internationella miljöskydds- och sjösäkerhetsarbetet.

Promemorian innebär en tydlig förstärkning av det straffrättsliga inslaget i regelverket genom kriminalisering av försök, införandet av en ny grov brottsform med en straffskala om sex månader till sex års fängelse samt ett utökat tillämpningsområde för straffbestämmelserna. Föreningen saknar en analys av vilka konsekvenser denna utveckling kan få för säkerhetskulturen ombord. En reglering som uppfattas som alltför repressiv riskerar att

minska benägenheten att rapportera misstag, tillbud och avvikelser. Det skulle i förlängningen kunna motverka de sjösäkerhets- och miljöskyddsintressen som lagstiftningen är avsedd att främja.
Regeringen bör därför analysera hur förslagen förhåller sig till principen om en rättvis och lärande säkerhetskultur (*just culture*), samt säkerställa att straffansvaret inte utvidgas mer än vad som är nödvändigt för att uppnå direktivens syften.

Föreningen avstyrker förslaget att den nya bestämmelsen om grovt brott även ska omfatta gärningar som begås av oaktsamhet av normalgraden (avsnitt 4.8.2). Promemorian konstaterar uttryckligen att miljöbrottsdirektivet kräver straffansvar vid uppsåt eller åtminstone grov vårdslöshet, men föreslår trots detta att även oaktsamma gärningar ska kunna omfattas av den grova brottsformen. Promemorian anger också att detta innebär en strängare reglering än vad direktivet kräver. Föreningen anser att straffrättsliga sanktioner med ett maximistraff om sex års fängelse bör vara förbehållna de mest klandervärda fallen.
När unionslagstiftaren har valt grov vårdslöshet som lägsta ansvarsnivå för de allvarligaste överträdelserna bör det krävas starka sakliga skäl för att införa en strängare nationell reglering. Några sådana skäl redovisas inte. Bestämmelsen bör därför begränsas till uppsåtliga gärningar och grov vårdslöshet.

Föreningen noterar vidare att kriminalisering av försök följer av direktivets krav (avsnitt 4.8.3). I kombination med den nya regleringen om grovt brott innebär förslaget dock en tydlig utvidgning av det straffrättsliga ansvaret. Konsekvenserna av denna utveckling bör analyseras närmare, särskilt mot bakgrund av de ovannämnda potentiella effekterna för säkerhetskultur och rapporteringssystem.

Föreningen noterar även att promemorian föreslår att utsläpp av skadliga ämnen i förpackad form, toalettavfall, fast avfall och restprodukter från avgasreningssystem ska omfattas av samma straffskala som oljeutsläpp och utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk (4.8.4). Promemorian konstaterar härvid att denna lösning går längre än vad som följer av såväl det reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg som miljöbrottsdirektivet. Föreningen ifrågasätter om de systematiska skäl som anförs är tillräckliga för att motivera denna överimplementering. Regeringen bör därför överväga en lösning som ligger närmare unionsrättens krav.
Mottagningsanordningar i hamn

Föreningen delar promemorians bedömning att de skärpta sanktionerna sannolikt kommer att öka efterfrågan på att lämna avfall och restprodukter i hamn. Föreningen erinrar härvid om att utredningen SOU 2011:82 innehöll omfattande överväganden om mottagningsanordningar, obligatorisk ilandlämning av avfall och principen om avgiftsfri avfallslämning genom det så kallade *no-special-fee-systemet*. När lagstiftningen bygger på att fartyg i ökad utsträckning ska lämna avfall och restprodukter i hamn bör dessa överväganden åter aktualiseras. Tillgången till fungerande mottagningsanordningar bör betraktas som en grundläggande förutsättning för ett legitimt och proportionerligt sanktionssystem. Om möjligheterna att lämna avfall varierar mellan hamnar riskerar efterlevnaden att försvåras av omständigheter som den enskilde redaren eller befälhavaren inte fullt ut kan påverka. Regeringen bör därför säkerställa att mottagningskapaciteten är tillräcklig innan de nya sanktionsreglerna börjar tillämpas.

Avslutande ställningstagande
Föreningen Svensk Sjöfart tillstyrker huvuddelen av promemorians förslag men anser att det fortsatta lagstiftningsarbetet bör präglas av större tonvikt på proportionalitet, rättssäkerhet och harmonisering inom Europeiska unionen.

Föreningen anser särskilt att:

- bestämmelsen om grovt brott bör begränsas till uppsåt och grov vårdslöshet,
- konsekvenserna för säkerhetskulturen och den ökande kriminaliseringen av sjömän bör analyseras närmare,
- reglerna om vattenföroreningsavgifter bör göras mer förutsebara,
- tidigare överväganden om mottagningsanordningar och avfallshantering bör återupptas, samt

- mottagningskapaciteten i hamnar bör säkerställas innan de skärpta reglerna träder i kraft.

Mot denna bakgrund tillstyrker föreningen i huvudsak promemorians förslag men påtalar samtidigt vikten av att ovanstående frågor beaktas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

För Föreningen Svensk Sjöfart

Stockholm som ovan,



Fredrik Larsson,
Miljö- och Klimatansvarig