SVENSKA SJÖRÄTTSFÖRENINGEN

The Swedish Maritime Law Association

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Diarienummer: LI2026/01284

Remissyttrande

Göteborg den 30 oktober 2026

Promemorian Genomförande av det reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg

1. Sammanfattande ställningstagande

Svenska Sjörättsföreningen (härefter ’Föreningen’) stödjer syftet att förebygga föroreningar från fartyg och stärka efterlevnaden av utsläppsförbuden. Föreningens synpunkter avser framför allt förslagets förhållande till internationell sjö- och havsrätt, avgränsningen av ansvar samt kraven på proportionalitet, förutsebarhet och rättssäker handläggning.

Föreningen anser att den fortsatta beredningen bör klargöra samspelet mellan strikt avgiftsansvar, olycksundantag och skadebegränsningsskyldighet, precisera den praktiska avgiftsberäkningen samt tydliggöra den gränsöverskridande tillämpningen. De svenska regler som går utöver direktivens minimikrav bör motiveras närmare med beaktande av sjöfartens internationella karaktär. Samordnad myndighetsvägledning bör finnas vid ikraftträdandet.

2. Internationell harmonisering och svensk domstols behörighet

Förslaget innebär att den geografiska begränsningen för vattenföroreningsavgiften vid utsläpp i andra EU-staters vatten och på det fria havet tas bort. Utsläppsförbudens geografiska räckvidd, avgiftens tillämpningsområde och svensk behörighet att ingripa bör redovisas tydligt. Promemorian bedömer samtidigt att bestämmelserna om svensk domstols behörighet inte behöver ändras. (Promemorian, avsnitt 4.2.4, 4.5.2 och 4.8.1, s. 25, 32 och 44–45.)

Föreningen efterfrågar praktisk vägledning om hur utsläppsplats, flaggstat och anknytning till svensk hamn påverkar tillämpningen. Förutsättningarna för svenska åtgärder mot utländska fartyg bör framgå, liksom förhållandet till havsrättskonventionens begränsningar. Det är angeläget att ett utvidgat geografiskt tillämpningsområde inte uppfattas som en obegränsad svensk ingripandebehörighet.

Promemorian redovisar och motiverar flera avvikelser från direktivens krav, bland annat beträffande olycksundantag, utsläpp från avgasreningssystem och straffansvar. Föreningen anser att de systematiska skäl som anges bör kompletteras med en närmare bedömning av proportionalitet och följderna för internationella transporter. En särskild jämförelse med reglerna i andra berörda stater, inte minst i Östersjöområdet, skulle underlätta bedömningen av behovet av harmonisering. (Promemorian, avsnitt 4.2.2, 4.2.5 och 4.8.2–4.8.4 samt kapitel 6, s. 23–24, 26–27, 46–49 och 62–63.)

3. Ansvariga personer och transportkedjan

Avgiftsregleringen riktar sig mot fartygsägaren eller redaren, med vilken även den som i redarens ställe utövar bestämmande inflytande över driften jämställs. Det straffrättsliga ansvaret har en annan, vidare, personkrets. Denna åtskillnad bör framgå tydligt i den fortsatta beredningen och i tillämpningsvägledningen. (Promemorian, avsnitt 4.3, s. 27–30.) Det bör klargöras på vilket sätt ”den som utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift” är något annat än just fartygets redare (jmf NJA 2023 s. 830 "Baltic Cable").

4. Strikt avgiftsansvar, olycksundantag och skadebegränsning

Promemorian föreslår att det strikta avgiftsansvaret som föreligger vid oljeskada tillämpas vid utsläpp av andra skadliga ämnen. Samtidigt behålls den svenska regleringen av undantag vid skada på fartyg eller utrustning, vilket är positivt. I avsnitt 4.5.4 anges vidare att avgift vid oljeutsläpp till följd av en olyckshändelse tas ut endast om utsläppet inte har begränsats så långt det är möjligt. (Promemorian, avsnitt 4.2.2 och 4.5.4, s. 23–24 och 37.)

Föreningen efterfrågar ett klargörande av hur dessa regler samverkar för olika ämnen och vattenområden då tillämpningen enligt förslaget kommer att skilja sig åt beroende på vilket ämne som har släppts ut. Att mot den bakgrunden använda tabellen för olja som riktmärke även vid utsläpp av andra skadliga ämnen riskerar att över- alternativt undervärdera det skadliga ämnets miljöpåverkan, som kan skilja sig kraftigt åt mellan olika ämnen.

Ett strikt ansvar undanröjer visserligen behovet av att visa uppsåt eller oaktsamhet för avgiftsansvaret, men inte behovet av att pröva övriga förutsättningar för avgift. Förutsebarheten för avgiftens bestämmande skulle förbättras genom att exemplifiera beräkningen vid fartygsolyckor såsom grundstötning, maskinhaveri och lastförlust, där tillämpligt utsläppsförbud, undantag och skadebegränsningskrav redovisas. Exemplen bör skilja mellan utsläpp av olika ämnen och mellan utsläpp i inre vatten, territorialhav, ekonomisk zon och det fria havet. (Promemorian, avsnitt 4.5.3, s. 35.)

5. Förutsebar och proportionerlig avgiftsberäkning

Föreningen konstaterar att promemorian anger flera bedömningsfaktorer och möjliga riktmärken för avgiftsberäkningen. För andra skadliga ämnen än olja föreslås dock ingen egen avgiftstabell. Oljetabellen kan användas som riktmärke, och promemorian nämner även jämförelser med avfalls-

och liggetidsavgifter i hamn. Det finns således hållpunkter, men den praktiska viktningen behöver utvecklas. (Promemorian, avsnitt 4.5.3, s. 32–36.)

Föreningen efterfrågar närmare vägledning om hur ämnets skadlighet, utsläppets omfattning, fartygets storlek, miljöskadan och den avgiftsskyldiges ekonomiska kapacitet ska vägas samman. Föreningen anser att miniminivån om ett prisbasbelopp behöver analyseras närmare vid mindre, men inte obetydliga, utsläpp och när den avgiftsskyldige har begränsad ekonomisk kapacitet. Ett prisbasbelopp kan t.ex. drabba en avgiftsskyldig med begränsad ekonomisk kapacitet hårt varför miniminivån för avgiften om minst ett prisbasbelopp framstår som hög. Även betydelsen av tidigare överträdelser, samarbete och skadebegränsning bör konkretiseras. Vid juridiska personer bör det framgå vilken persons ekonomiska förhållanden som ska bedömas.

Gränsen för obetydliga utsläpp och förhållandet till nedsättning och eftergift bör också tydliggöras. Detta är viktigt för en enhetlig tillämpning och för att berörda aktörer ska kunna bedöma sin rättsliga exponering. (Promemorian, avsnitt 4.5.5, s. 38.)

6. Grovt brott och graden av oaktsamhet

Förslaget innebär att även gärningar som begås av vanlig oaktsamhet kan bedömas som grovt brott, om omständigheterna i övrigt motiverar denna rubricering. Promemorian anger att detta går utöver miljöbrottsdirektivets minimikrav och motiverar lösningen med systematiska skäl och rättstillämpningsskäl. (Promemorian, avsnitt 4.8.2 och kapitel 6, s. 46–47 och 63.)

Föreningen anser att dessa skäl bör kompletteras med en närmare proportionalitetsbedömning av förhållandet mellan graden av oaktsamhet, skadans omfattning och den föreslagna straffskalan. Även behovet av harmonisering med hänsyn till sjöfartens internationella karaktär bör beaktas.

7. Förfarandet, dubbla prövningar och processkostnader

Föreningen konstaterar att förslaget innehåller spärrar mot dubbla förfaranden och en ordning där ett alternativt avgiftsyrkande kan prövas om åtalet ogillas eller läggs ned. Ett frikännande innebär alltså inte att avgift automatiskt ska påföras; avgiftsförutsättningarna måste prövas särskilt. (Promemorian, avsnitt 4.9–4.11.1, s. 49–54.)

Skyddet mot dubbla förfaranden avser dock samma person och samma gärning. Promemorians författningskommentar klargör att avgift kan beslutas mot en annan fysisk eller juridisk person. Ett åtal mot ett fartygs befälhavare utesluter därför inte nödvändigtvis avgift mot rederiet. Frågor om genomförandet av miljöbrottsdirektivets regler om juridiska personers ansvar behandlas i annan beredning. (Promemorian, avsnitt 4.8.1 och 4.10 samt kapitel 7, s. 44, 50–51 och 70–71.)

Föreningen anser att den samlade exponeringen vid förfaranden mot olika personer bör belysas, liksom sambandet med de frågor om juridiska personers ansvar som behandlas i annan beredning.

Enligt förslaget kvarstår inte rätten till offentlig försvarare om endast avgiftsfrågan överklagas till högre rätt. Även den som frikänns från brott men påförs avgift kan behöva ersätta

rättegångskostnader. Frågor om genomförandet av miljöbrottsdirektivets regler om juridiska personers ansvar behandlas i annan beredning. (Promemorian, avsnitt 4.11.5, s. 56–57.)

Föreningen anser att konsekvensanalysen bör närmare behandla dessa kostnader och deras betydelse för möjligheten att tillvarata sin rätt, särskilt när avgiftsfrågan kan innefatta tekniskt och sjörättsligt komplicerade bedömningar.

8. Kvarhållande, säkerheter och civilrättsliga följder

Mot bakgrund av de säkrande åtgärder som behandlas i avsnitt 4.5.6 i promemorian efterfrågar Föreningen tydlig vägledning om godtagbara säkerheter och rutiner för att undvika onödiga transportförseningar. Föreningen anser vidare att konsekvensanalysen i kapitel 6 bör kompletteras med en bedömning av följderna för transportavtal, förseningsansvar och regress samt förhållandet till sjörättens civilrättsliga ersättningssystem. (Promemorian, avsnitt 4.5.6, s. 39–41.)

9. Vägledning och praktiska förutsättningar vid ikraftträdandet

Föreningen anser, till skillnad från promemorians bedömning, att det finns behov av särskilda informationsinsatser. Utvidgningen till fler utsläppstyper, den mer nyanserade avgiftsberäkningen och de nya förfaranderegelrna motiverar samordnad vägledning från berörda myndigheter. Vägledningen bör omfatta ansvar, geografisk tillämpning, skadebegränsning, avgiftsberäkning och säkerheter. Den bör finnas tillgänglig vid ikraftträdandet och vara praktiskt användbar även för utländska aktörer. (Promemorian, kapitel 6, s. 63.)

Föreningen instämmer i Svensk Sjöfarts synpunkt, som återges i promemorian och delas av utredaren, att det vid införandet av skärpta sanktioner måste säkerställas att hamnarna har möjlighet att ta emot avfall. (Promemorian, kapitel 6, s. 62.)

Föreningen efterfrågar därutöver ett klargörande av om och hur dokumenterade mottagningsproblem i hamn kan beaktas vid sanktionsbedömningen.

På Svenska Sjörättsföreningen vägnar,



Malin Högberg
Styrelseledamot