Kopia till
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Genomförande av det reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen till ändringar i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) och förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF). Förslagen skapar förutsättningar för att genomföra det reviderade föroreningsdirektivet och miljöbrottsdirektivet i fråga om förorening från fartyg.

Transportstyrelsen menar dock att ett antal bestämmelser bör justeras för att regleringen ska bli korrekt och tydlig.

Myndighetens huvudsakliga synpunkter gäller kopplingen mellan utsläppsförbud och undantag, spärren mot dubbla förfaranden, den svenska sanktionsjurisdiktionen, förbudens tillämpning på svenska fartyg samt regleringen av restprodukter från avgasreningssystem.

- 8 kap. 1 § LÅFF bör uttryckligen ange att vattenföroreningsavgift inte ska tas ut när ett utsläpp omfattas av ett tillämpligt undantag från utsläppsförbudet.
- 8 kap. 5 a och 5 b §§ LÅFF bör förtydligas så att spärren mot ett parallellt sanktionsförfarande gäller när förfarandena avser samma person.
- Ändringen i 2 kap. 5 § FÅFF bör omprövas eller analyseras betydligt närmare, eftersom den kan medföra svenska sanktioner för utsläpp i andra staters vatten eller på det fria havet och därmed risk för dubbla sanktionsförfaranden.

TS1007, v16.00, 2026-04-01

- Utsläppsförbuden i 2 kap. 32 a, 32 c, 32 e och 32 g §§ FÅFF bör uttryckligen omfatta svenska fartyg även i andra vattenområden.

- Tillämpningsområdet för toalettavfallsförbudet bör anpassas till MARPOL bilaga IV.

- Definitionen av restprodukter från avgasreningssystem och förhållandet mellan 2 kap. 32 g och 33 §§ FÅFF bör justeras. Övergångsregleringen behöver täppa till glappet för slutna system före den 1 januari 2029.

- Regeringen bör ange vilken myndighet som ansvarar för rapporteringen enligt artikel 10a.2.

Synpunkter på förslaget till ändringar i LÅFF

8 kap. 1 § – utsläpp som omfattas av undantag

Den föreslagna bestämmelsen knyter skyldigheten att ta ut vattenföroreningsavgift till att ett utsläppsförbud i 2 kap. 2 § LÅFF eller i föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 2 kap. 3 § har överträtts. Bestämmelsen anger däremot inte uttryckligen att ett utsläpp kan vara tillåtet enligt en utsläppsnorm eller ett generellt undantag, exempelvis vid nöd eller olyckshändelse.

För att sambandet mellan förbud, tekniska undantag och avgiftsskyldighet ska vara tydligt bör ett nytt tredje stycke införas. Nuvarande tredje stycke blir då fjärde stycket. Föreslagen lydelse:

> *Vattenföroreningsavgift ska inte tas ut enligt första och andra styckena om utsläppet omfattas av ett undantag som har meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen utser med stöd av 2 kap. 2 § tredje stycket eller 3 §.*

8 kap. 3 § fjärde stycket och 3 a § tredje stycket

Upplysningarna om att det finns bestämmelser om nedsättning och eftergift i 8 kap. 4 § saknar självständig rättslig betydelse. De bör tas bort om det inte finns ett särskilt pedagogiskt behov som motiverar dem.

8 kap. 4 § – ”får” eller ”ska”

I förslaget ändras ”får sättas ned eller efterges” till ”ska sättas ned eller efterges”, samtidigt som författningskommentaren anger att någon ändring i sak inte är avsedd. Ordalydelsen ger dock intryck av att nedsättning eller eftergift går från en möjlighet till en skyldighet när förutsättningarna är uppfyllda. Skillnaden bör analyseras och motiveras. Om ingen ändring i sak är avsedd bör den nuvarande lydelsen behållas. En enhetlig terminologi bör också eftersträvas i förhållande till 6 kap. 11 d § LÅFF.

8 kap. 5 a och 5 b §§ – samma person

Av författningskommentaren framgår att spärren mot dubbla förfaranden avser fall där brottsförfarandet och vattenföroreningsavgiften riktas mot

samma person. Detta framgår inte av lagtexten. Bestämmelserna bör därför förtydligas i överensstämmelse med 10 kap. 7 a § LÅFF. Föreslagen lydelse:

> *8 kap. 5 a § första stycket: En vattenföroreningsavgift får inte beslutas om överträdelsen omfattas av en förundersökning med anledning av misstanke om brott och det är samma person som misstänks för brottet som skulle påföras vattenföroreningsavgiften.*
>
> *8 kap. 5 b §: En vattenföroreningsavgift får inte beslutas om överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse och det är samma person som misstänks för brottet som skulle påföras vattenföroreningsavgiften.*

Transportstyrelsen noterar att bestämmelserna i praktiken kan få ett begränsat tillämpningsområde, eftersom vattenföroreningsavgiften ska riktas mot fartygets ägare eller redare, oftast en juridisk person, medan straffansvaret är individuellt vilket innebär att endast fysiska personer kan hållas straffrättsligt ansvariga. Detsamma gäller reglerna i det föreslagna 10 a kap. om talan om vattenföroreningsavgift i brottmål. Detta bör beskrivas tydligare i konsekvensanalysen.

10 kap. 5 § – myndighetsföreskrifter

Transportstyrelsen är inte bemyndigad att meddela förbud mot utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen i bulk. Den föreslagna straffbestämmelsen bör därför inte utformas så att den förutsätter att sådana förbud har beslutats av en myndighet. Bestämmelsens räckvidd bör anpassas till den faktiska normgivningskedjan och till vilka utsläppsförbud som regeringen har delegerat till en myndighet.

Synpunkter på förslaget till ändringar i FÅFF

2 kap. 5 § – geografiskt tillämpningsområde för avgiften

Genom att upphäva femte stycket utvidgas skyldigheten att påföra vattenföroreningsavgift till otillåtna utsläpp i andra EU-medlemsstaters inre vatten, territorialhav och ekonomiska zoner samt på det fria havet. Ett sådant utsläpp kan exempelvis uppmärksammas när ett fartyg senare blir föremål för hamnstatskontroll i Sverige. Förslaget väcker betydande frågor om jurisdiktion, fördelningen mellan kuststats- och flaggstatsansvar samt risken för att samma överträdelse blir föremål för sanktioner i flera stater. Promemorians hänvisning till direktivets geografiska tillämpningsområde är inte tillräcklig för att motivera att Sverige i samtliga sådana fall ska inleda ett eget administrativt sanktionsförfarande. Förslaget bör omprövas eller kompletteras med en fördjupad analys av jurisdiktionsgrunder, samordning med andra stater och skyddet mot dubbla förfaranden och sanktioner.

2 kap. 32 a och 32 b §§ – skadliga ämnen i förpackad form

För att ligga närmare begreppet ”jettisoning” i regel 7 i MARPOL bilaga III bör uttrycket ”lämpa överbord” användas i stället för det vidare uttrycket

”släppa ut”. Även undantagsbestämmelsen i 32 b § bör anpassas språkligt till samma handlande.
När förbudet flyttas från TSFS 2010:96 till FÅFF bör den nuvarande flaggstatsanknytningen behållas. Flaggstaters antagande av författningar och säkerställande av reglernas tillämpning för fartyg som för deras flagg är ett krav enligt artiklarna 211.2 och 217 i havsrättskonventionen. Det bör därför anges att förbudet gäller svenska fartyg även i andra vattenområden än de som räknas upp i paragrafen. Förslag till lydelse:

För svenska fartyg gäller förbudet även i andra vattenområden än som anges i första och andra styckena.

2 kap. 32 c § – toalettavfall

Om avsikten är att återge utsläppsförbudet i regel 11 i MARPOL bilaga IV behöver bestämmelsens fartygsmässiga tillämpningsområde avgränsas i enlighet med regel 2 i samma bilaga. Det gäller fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet av minst 400 samt fartyg i internationell trafik med lägre bruttodräktighet som är certifierade för fler än 15 personer. Förslag till lydelse:

Denna paragraf gäller fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet av minst 400 och fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet under 400 som är certifierade för fler än 15 personer.

Även det nuvarande tillämpningsområdet för svenska fartyg i TSFS 2010:96 bör föras över till FÅFF, så att förbudet gäller svenska fartyg oavsett var de befinner sig.

2 kap. 32 e § – fast avfall

Motsvarande flaggstatsanknytning bör införas för förbudet mot utsläpp av fast avfall. För svenska fartyg bör förbudet gälla även i andra vattenområden än de som anges i paragrafens första och andra stycken.

2 kap. 32 g, 32 h och 33 §§ – avgasreningssystem

Definitionen av restprodukter från avgasreningssystem bör närmare ansluta till artikel 2.3 i direktivet. Uttrycket ”förorenat utsläppsvatten” riskerar annars att omfatta allt utsläppsvatten, förvisso sant, men även då när IMO:s kriterier är uppfyllda. Definitionen i 32 h § bör därför ange:

1. allt material som avlägsnas från tvättvattnet eller avtappningsvattnet i ett avgasreningssystem genom ett reningssystem, 2. annat restmaterial som avlägsnas från ett avgasreningssystem som används för att minska svavelutsläpp till luft, och 3. utsläppsvatten från ett avgasreningssystem som inte uppfyller tillämpliga utsläppskriterier.

Transportstyrelsen instämmer i att de tekniska utsläppskriterierna i resolution MEPC.340(77) kan tas in i TSFS 2010:96 med stöd av befintligt bemyndigande.

Förhållandet mellan 32 g och 33 §§ behöver också renodlas för att undvika dubbelreglering. Förbudet bör därutöver uttryckligen omfatta svenska fartyg i andra vattenområden, förslagsvis genom ett avslutande stycke i 32 g §

anges att förbudet för svenska fartyg gäller även i andra vattenområden än de som anges i paragrafen.

Det finns vidare ett övergångsproblem. Fram till den 1 januari 2029 omfattar 33 § endast avgasreningssystem som används i öppet läge. Om 32 g § samtidigt undantar svenskt inre vatten och territorialhav för utsläppsvatten kan slutna system falla utanför förbudet mellan den 6 juli 2027 och den 1 januari 2029. Bestämmelserna bör därför kompletteras så att även relevanta utsläpp från slutna system omfattas under denna period.

Övriga synpunkter

Rapportering enligt artikel 10a.2

Transportstyrelsen delar inte bedömningen att rapporteringskravet kan lämnas utan någon nationell reglering eller tydlig ansvarsfördelning. För att säkerställa att uppgifterna faktiskt rapporteras via det elektroniska rapporteringsverktyget bör regeringen utse ansvarig myndighet och klargöra vilka myndigheter som ska lämna underlag.

Inspektioner, informationsutbyte och resurser

Tillämpningen av artikel 6 bedöms till stor del rymmas inom Transportstyrelsens befintliga fartygstillsyn. Tillämpningen av artikel 6.3 och bilaga 1 till direktivet förutsätter dock att relevant information från Kustbevakningen, andra medlemsstater och informationssystem når Transportstyrelsen i rätt tid. Ansvarsfördelningen mellan myndigheter, bland annat för den initiala riskbedömningen, och formerna för informationsutbyte bör därför klargöras.
Konsekvenserna bör ytterligare undersökas för att även omfatta Transportstyrelsens resursbehov för föreskriftsarbete, metodstöd, utbildning, informationsförsörjning och eventuella IT-anpassningar samt risken för fler eller mer omfattande inspektioner. Beroende på storleksordning av ökade resursbehov behöver det bedömas huruvida dessa kostnader ryms inom befintliga anslagsramar.

Författningstekniska synpunkter

På sidan 66 i promemorian bör ”fast form” ändras till ”förpackad form”. Terminologin bör vara konsekvent mellan LÅFF, FÅFF, direktivet, MARPOL och TSFS 2010:96.

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektör Joel Smith. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Enhetschef Simon Posluk, Sektionschef Kajsa Lindström och sakkunnig Karin Almlöf den senare föredragande.