

Redovisning av uppdrag om genomförandet av EU förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från fartyg

1. Uppdraget

Transportstyrelsen har fått i uppdrag att ta fram förslag på nationellt genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläppen från sjötransporter (EU MRV-förordning).

Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelningen ska enligt uppdraget utarbeta förslag till de ändringar av svensk författning och förslag på eventuella andra åtgärder som behövs med anledning av förordningen. Förslaget ska ges in till Miljö- och energidepartementet (Klimatenheten) och innehålla en analys av vad som måste ändras.

Som ett inledande steg ska Transportstyrelsen upprätta en tidsplan för arbetet med att genomföra förordningen, så snart som möjligt, och stämma av denna med Miljö- och energidepartementet.

2. Tidplan

Förutom ikraftträdandet (1 juli 2015) finns det några viktiga datum i förordningen där en handlingsregel anges för administrationen och företag. Det datum som infaller först är den 1 juli 2017, då MS ska informera KOM om sina sanktionssystem för överträdelser av förordningens bestämmelser. I avsaknad av tillämpliga sanktionsbestämmelser behöver alltså sådana föreslås och sannolikt i tid för att dessa ska kunna träda i kraft när skyldigheten att rapportera om sanktioner infaller den 1 juli 2017.

Vid sidan av sanktionsbestämmelser är det vissa andra kompletterande bestämmelser och verkställighetsbestämmelser som behöver komma till nationellt. Dessa bestämmelser behöver sannolikt också vara på plats till den 1 juli 2017, eftersom målsättningen enligt uppdraget är att ha dem på plats i god tid före den första rapporteringsperioden, som börjar den 1 januari 2018.

Transportstyrelsen lämnar nedan sina förslag till sanktionsbestämmelser och kompletterande bestämmelser samt redovisar skälen till förslagen.

För fullständighetens skull redovisas nedan de övriga datum som förekommer i förordningen. Dessa föranleder dock inte någon regleringsmässig åtgärd.

- artikel 6 p 1: 31 augusti 2017 - företagen ska lämna sina övervakningsplaner till kontrollör;
- artikel 8: 1 januari 2018 – första rapporteringsperioden inleds; företagen ska övervaka koldioxidutsläpp;
- artikel 11: 30 april fr.o.m. 2019 – företagen lämnar verifierade utsläppsrapporter till KOM och de ansvariga myndigheterna i berörda flaggstater;
- artikel 18: 30 juni fr.o.m. 2019 – fartyg ska ha ett giltigt dokument om överensstämmelse (DoC) ombord;
- artikel 21: 30 juni fr.o.m. 2019 ska KOM offentliggöra information om de koldioxidutsläpp som rapporterats.

3. Genomgång av MRV-förordningen – vilka regler behövs?

De flesta skyldigheter i MRV-förordningen riktar sig till företagen respektive kontrollörerna och i dessa delar utgör MRV-förordningen tillräcklig reglering. Nedan följer en genomgång av de artiklar i förordningen som kan föranleda någon regleringsmässig åtgärd på nationell nivå.

Artikel 19

Enligt artikel 19 p.1 ska medlemsstaterna **vidta alla åtgärder** som krävs för att säkerställa att de övervaknings- och rapporteringskrav som anges i artiklarna 8–12 efterlevs. För att uppfylla kravet behöver en **tillsynsmyndighet** utses och även ges ett **bemyndigande att ta ut avgift** för sin tillsyn och handläggning av ärenden. Dessutom behöver det naturligtvis anges vilka **åtgärder** som är tillgängliga för tillsynsmyndigheten att vidta. Här menas framför allt möjligheten för tillsynsmyndigheten att meddela de förelägganden (jfr. 26 kap MB) som skulle behövas.

Punkterna 2–3 omhändertas inom befintligt system för hamnstatskontroller och föranleder inget regleringsbehov på nationell nivå (enligt artikel 25 ska kontroll av DoC enligt denna förordning föras in i bilaga IV direktivet om hamnstatskontroll 2009/16) .

Artikel 20

Enligt artikel 20 p.1 ska medlemsstaterna:

- **inrätta ett system för sanktioner** vid underlåtelse att uppfylla övervaknings- och rapporteringsskyldigheter enligt förordningen,
- **vidta alla åtgärder** som krävs för att säkerställa att sanktionerna påförs, och
- **anmäla sanktionsbestämmelserna till kommissionen senast den 1 juli 2017** (även eventuella ändringar ska anmälas "utan dröjsmål").

För att uppfylla kraven i artikel 20 p. 1 behöver överträdelser av förordningens övervaknings- och rapporteringsskyldigheter i artiklarna 8–12 kopplas till lämpliga **straffrättsliga ansvarsbestämmelser eller administrativa sanktioner**. Det bör även framgå i nationell reglering att tillsynsmyndigheten har ett ansvar att **åtalsanmäla** alternativt **besluta** om administrativ sanktion (exempelvis sanktionsavgift) vid påträffade överträdelser. Den reglering som genomför sanktioner för överträdelser av förordningen måste vara beslutad **senast den 1 juli 2017**. Beslut om sanktioner ska vara överklagbart.

Enligt artikel 20 p.2 ska medlemsstaterna:

- **upprätta effektivt informationsutbyte** och ett effektivt samarbete mellan de nationella myndigheter som är ansvariga för att säkerställa efterlevnaden av övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna i art 8-12 eller i tillämpliga fall med de myndigheter som handhar sanktionsförfarandena.
- **anmäla nationella sanktionsförfaranden** mot ett visst fartyg till kommissionen, EMSA, övriga medlemsstater och flaggstaten.

För att uppfylla kravet i artikel 20 p. 2 behöver det tänkta systemet för tillsyn analyseras och om det finns flera myndigheter som involveras vid uppdragandet av bristande övervakning/rapportering och påförandet av sanktioner bör det övervägas att reglera överföringen av information mellan sådana myndigheter. Av Transportstyrelsens förslag nedan förordas att tillsynen ska utföras av Transportstyrelsen och att sanktioner ska vara i form av en sanktionsavgift. Med detta förslag är det således endast Transportstyrelsen som har uppgifter förknippade med tillsyn av fartygens utsläppsövervakning och -rapportering, varför inget informationsutbyte mellan myndigheter behöver föreskrivas på nationell nivå. Skyldigheten att rapportera påförda sanktioner i enlighet med artikeln bör ligga på tillsynsmyndigheten.

Artikel 20 p.3 föreskriver att:

- Den berörda myndigheten i ankomsthavnens medlemsstat **kan** utfärda ett avvisningsbeslut mot ett fartyg om det har underlåtit att uppfylla övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna under två eller fler på

- varandra följande rapporteringsperioder och om andra kontrollåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls.
- Ett sådant beslut **ska** anmälas till kommissionen, EMSA, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten.
 - Om ett avvisningsbeslut utfärdas, **ska** varje medlemsstat **neka det berörda fartyget tillträde** till sina hamnar.

För att uppfylla kraven i artikel 20 p. 3 behöver en myndighet **få i uppdrag att meddela beslut om avvisning**, och eventuellt bör det även anges kriterier för en sådan bedömning. Det ska också finnas reglering som omhändertar situationen där andra länder fattat beslut om avvisning, som innebär att ett avvisat **fartyg inte ges tillträde** till svenska hamnar. Det kan noteras att sådan reglering finns i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF), där det i 7 kap. 6 a § finns ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller förordning. I paragrafens andra stycke anges att Transportstyrelsen även får förbjuda svenska hamnar att ta emot ett fartyg som omfattas av anlöpsförbud enligt föreskrifter meddelade med stöd av första stycket eller EU-förordning om dubbelskrov. I 7 kap. förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF) finns närmare bestämmelser som berör dessa situationer. I 8 § anges när Transportstyrelsen **ska** förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn (bl.a. när ett motsvarande beslut har fattats av en behörig myndighet i en annan stat inom EU/ Paris MOU). Transportstyrelsens preliminära slutsats är att den befintliga regleringen inte kan tillämpas för denna förordnings syfte (se resonemang nedan).

Enligt artikel 20 p.4 ska medlemsstaterna upprätta och vidmakthålla lämpliga förfaranden för att en fartygsägare/operatör ska ha rätt till **effektivt rättsmedel inför domstol** mot ett avvisningsbeslut. För att uppfylla kravet ska ett avvisningsbeslut vara överklagbart.

Artikel 21

Enligt artikel 21 p. 1, ska kommissionen senast den 30 juni varje år offentliggöra information om de koldioxidutsläpp som rapporteras i enlighet med artikel 11 samt den information som fastställs i punkt 2 i den här artikeln. Offentliggörandet är knutet till medlemsstaternas skyldighet att vidta åtgärder enligt artikel 19. Kommissionens publicering är den främsta källa till information som de ansvariga myndigheterna i medlemsstaterna kommer att ha tillgång till för utövandet av tillsyn och påförandet av sanktioner. Tillsynsmyndigheterna ska granska uppgifterna i kommissionens lista och genom att jämföra dessa med rapporteringsskyldiga fartyg under svensk flagg upptäcka vilka företag som inte uppfyllt förordningens krav, vidta åtgärder för att åstadkomma rättelse samt eventuellt påföra sanktioner,

alternativt initiera att sådana påförs. Transportstyrelsen utgår dock från att detta tillvägagångssätt vid tillsyn inte behöver framgå av den svenska regleringen.

Punkterna 2–6 berör kommissionens och EMSA:s skyldigheter och föranleder ingen reglering på nationell nivå.

4. Var ska reglerna in?

När det gäller sättet på vilket de nya bestämmelserna ska genomföras finns framför allt följande alternativ:

- Bestämmelser förs in i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2010:96 om åtgärder mot förorening från fartyg med stöd av befintligt bemyndigande i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, LÅFF (1980:424) och tillhörande förordning (1980:789), FÅFF.
- Bestämmelser förs in i miljöbalken och dess tillhörande förordningar med stöd av befintliga bemyndiganden i MB eller 8 kap. 7 § regeringsformen.
- En ny ”MRV-förordning” beslutas med stöd av bemyndigande i 8 kap. 7 § RF.

4.1. LÅFF?

Av dessa alternativ bedömer Transportstyrelsen att lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, LÅFF (1980:424) och tillhörande förordning, FÅFF (1980:789) och Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2010:96 är det nationella regelverk som **systematiskt** bäst lämpar sig för införande av de sanktions- och genomförandebestämmelser som behövs för MRV-förordningens tillämpning nationellt. Detta då det är i LÅFF som merparten av all miljöreglering för sjöfarten finns samlad. Förslaget stöter dock på problem, på grund av lagens angivna tillämpningsområde. I 1 kap. 1 § LÅFF anges att i lagen finns *bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion, tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg*. Eftersom det är föroreningar från fartyg som utgör lagens omfattningsområde är det svårt att utsträcka detta till regler som **inte** har sin grund i utsläppsreglering av något slag. I detta fall är det endast fråga om en administrativ skyldighet för fartyg att lämna uppgifter av visst slag. En sådan skyldighet kan inte föras in i LÅFF enbart med hänvisning till att det finns ett syfte att någon gång framöver koppla MRV-reglerna till utsläppsbegränsningar. Det är emellertid inte självklart huruvida koldioxid i ett sådant fall skulle kunna betraktas som ett ”skadligt ämne” enligt lagen. I nuläget är därför Transportstyrelsens bedömning att den nya övervaknings- och rapporteringsskyldigheten för fartyg inte ryms inom ramen för LÅFF.

4.2. Miljöbalken?

Transportstyrelsen kan konstatera att miljöbalkens tillämpningsområde inrymmer MRV-förordningens syfte. Detta eftersom miljöbalken, till skillnad från LÅFF, inte är begränsad till att omfatta endast påverkan i form av föroreningar, utan syftar till att främja en hållbar utveckling och ska tillämpas så att människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan.

Det finns inte i dagsläget några bestämmelser i miljöbalken om utsläpp av koldioxid där det skulle lämpa sig att placera koldioxidrelaterade regler för fartyg.¹ Det är överhuvudtaget svårt att passa in miljöpåverkan från fartyg i miljöbalkens systematik. Vid miljöbalkens tillkomst gjordes en genomgång av då gällande lagar med miljöanknytning, varvid LÅFF inte ansågs vara en miljölagstiftning som var lämplig att arbeta in i balken. LÅFF ansågs vara specifikt utformad för att tillämpas på sjörättsliga förhållanden, och dess regelverk ansågs skilja sig i väsentliga avseenden från lagstiftningen avseende förebyggande, begränsning och kontroll av miljöstörningar från landbaserade anläggningar. Det konstaterades vidare att merparten av miljöbalkens bestämmelser lämpar sig mindre väl för att tillämpas på sjörättsliga förhållanden². Transportstyrelsen konstaterar att utredningens slutsatser fortfarande är korrekta och anser att regler som hänför sig till fartygs miljöpåverkan därför, i största möjliga mån, bör hållas ihop i en samlad reglering som är anpassad till sjörättsliga förhållanden.

4.3. En svensk MRV-förordning?

Detta alternativ innebär att samma tillvägagångssätt väljs för MRV-förordningen som för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg, där man valde att föra in de kompletterande bestämmelserna i en ny förordning (2015:18) om fartygsåtervinning. Detta alternativ förordas av Transportstyrelsen och ligger till grund för det bifogade förslaget (se bilaga).

5. Sanktionsbestämmelser

Det är Transportstyrelsens åsikt att den typ av överträdelser som medlemsstaterna har skyldighet enligt artikel 20 att sanktionera, dvs. överträdelser av övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna i art 8–12, lämpar sig att sanktioneras administrativt, snarare än straffrättsligt. Det förefaller ligga inom befintligt bemyndigande i 30 kap. 1 § MB för

¹ Det finns en lag om handel med utsläppsrätter, som dock står utanför miljöbalken och vars tillämpningsområde inte passar för införlivande av regler som anknyter till MRV-förordningen.

² Statens offentliga utredningar, *Att komma åt oljeutsläppen*, 1998, SOU 1998:158, s. 374.

regeringen att föreskriva miljöstraffsavgift för överträdelser av MRV-förordningen. Detta framstår som det enklaste sättet att få straffsavgifter på plats, varför Transportstyrelsen föreslår ett sådant tillvägagångssätt (se bilaga). När det gäller avgiftens storlek ska den i sådant fall anges i förordning (2012:259) om miljöstraffsavgifter. Transportstyrelsen lämnar inte något förslag avseende nivån eller kriterier för fastställande av sådana avgifter, då en särskild utredning krävs. Det kan dock konstateras att MRV-förordningen föreskriver att straffena ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Någon form av system där avgiften ökar med den betalningsansvariges betalningsförmåga bör därför eftersträvas.

Transportstyrelsen har vidare övervägt om också andra överträdelser av skyldigheter i förordningen ska vara kopplade till straff, och kommit fram till följande:

- Att inte lämna in en övervakningsplan (överträdelse av artikel 6)

Ingen straff föreslås eftersom det inte kommer att finnas någon information tillgänglig som gör det möjligt att utöva tillsyn över denna skyldighets uppfyllande. Det är först när utläppsrapporten inte ges in som det kan uppdragas att inte heller en övervakningsplan hade getts in. *(Kontrollörerna till vilka planerna ska ges in kan vara privata företag var som helst i EU och det framstår inte som möjligt att från svensk sida ålägga dessa företag några skyldigheter att lämna information om inkomna övervakningsplaner till flaggstaterna.)*

- Att inte ha ett dokument om överträdelse (*Document of Compliance, DoC*) ombord (överträdelse av artikel 18)

Vilka åtgärder är lämpliga att vidta i detta fall? Resonemang kan föras om möjligheten att besluta om nyttjandeförbud, i likhet med vad som är möjligt vid brister enligt LÅFF och fartygssäkerhetslagen (FSL). Nyttjandeförbud betraktas allmänt sett av branschen som en mycket ingripande åtgärd. När det gäller brister enligt LÅFF och FSL finns ett samband mellan certifikaten och fartygets miljösäkerhet respektive sjövärdighet och det kan alltså finnas en fara i att använda fartyget då sådana certifikat saknas. På så sätt kan ett kvarhållande av fartyget (nyttjandeförbud/ detention) tills bristen är rättad vara motiverat. I det aktuella fallet bedömer Transportstyrelsen dock att det inte går att motivera ett nyttjandeförbud eftersom frågan avser en skyldighet att rapportera en viss data och inte är kopplad till fartygets sjövärdighet eller miljösäkerhet. Istället föreslås att avsaknad av dokument om överensstämmelse (DoC) ombord ska utlösa en straff. Straffen bör utformas så att den får motsvarande avskräckande verkan som ett nyttjandeförbud skulle ha haft. Avgiften bör därför bestämmas till kännbara belopp.

6. Övriga överväganden

Ackreditering och verifiering

Enligt MRV-förordningen ska de övervakningsplaner och utsläppsrapporter som företagen lämnar in kontrolleras och verifieras av oberoende kontrollörer. Kapitel III i MRV-förordningen innehåller bestämmelser avseende verifieringsförfaranden och ackreditering av kontrollörer. Enligt artikel 16 ska kontrollörer som bedömer övervakningsplaner och utsläppsrapporter samt utfärdar sådana verifieringsrapporter och dokument om överensstämmelse som avses i den här förordningen, vara ackrediterade av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.

Förordning (EG) nr 765/2008 handlar om krav för ackreditering och marknadskontroll. Enligt denna förordning ska medlemsstaterna utse nationella organ som ansvarar för ackreditering av organ för bedömning av överensstämmelse. Enligt 4§ lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll har Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utsetts som ett sådant nationellt ackrediteringsorgan i Sverige. SWEDAC kommer även i detta sammanhang vara ett nationellt ackrediteringsorgan som ska utvärdera huruvida en kontrollör är kompetent att bedöma fartygs övervakningsplaner och utsläppsrapporter. Vad gäller ackrediteringsförfarandet bedömer Transportstyrelsen att det inte behövs några nya bestämmelser, utan ackreditering av kontrollörer kommer att ske i enlighet med befintliga regler. Kommissionen har genom artiklarna 5.2, 15.5 och 16.3 getts befogenhet att anta delegerade akter när det gäller metoder för övervakning, verifieringsförfaranden samt ackreditering av kontrollörer, varför det kan komma att ske en utveckling av dessa regler framöver.

MRV på luftfartssidan – en jämförelse

Utsläpp av koldioxid från större anläggningar på land regleras sedan flera år tillbaka genom EU:s handelsdirektiv³, vilket har införlivats i svensk rätt genom lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter och tillhörande förordning. Naturvårdsverket är den myndighet i Sverige som har ansvaret för att utöva tillsyn och verka för att sanktioner påförs. Reglerna tillhandahåller ett marknadsbaserat styrmedel i form av ett system för handel med utsläppsrätter, där verksamhetsutövaren endast har tillstånd att släppa ut den mängd växthusgaser som denna innehar utsläppsrätter för. Utsläppsrätterna kan köpas och säljas på en marknad. Systemet syftar till att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser. I systemet ingår övervakning och rapportering av utsläpp.

³ Direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläpps rätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG

Sedan 2012 ingår även luftfartsverksamhet i handelssystemet, vilket innebär att det sker en tilldelning av utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer, som styr hur mycket växthusgaser som får släppas ut från flygverksamheten. Den administrerande myndigheten ska se till att varje luftfartygsoperatör lämnar in en övervakningsplan med åtgärder som ska vidtas för att övervaka och rapportera utsläpp och uppgifter om tonkilometer för inlämnande av operatörens ansökan om utfärdande av utsläppsrätter.

Handelsdirektivets regler om övervakning, rapportering och kontroll samt ackreditering finns i artiklarna 14 och 15, samt de tillhörande bilagorna IV och V. Här ges dock relativt knapphändig information om hur övervakningen, rapporteringen och kontrollen skall gå till och istället hänvisas till att Europeiska kommissionen ska ta fram bindande riktlinjer om hur detta ska ske. Sådana riktlinjer fastställdes i beslut den 29 januari 2004. Eftersom det visade sig att medlemsstaternas behöriga myndigheter hade genomfört och tillämpat *övervaknings- och rapporteringskraven* på en rad olika sätt ersatte kommissionen 2012 sitt beslut med en förordning.⁴ Även när det gällde handelsdirektivets krav på *ackreditering av kontrollörer* förekom stora skillnader, eftersom medlemsstaterna hade antagit många olika standarder för ackreditering av kontrollörer. Även på detta område valde kommissionen därför att genomföra regler i form av en förordning.⁵ Nedan hänvisas till dessa förordningar som de "*MRV-relaterade förordningarna på luftfartssidan*".

Transportstyrelsen har inte gjort någon djupare analys av de två MRV-relaterade förordningarna på luftfartssidan, men vid en snabb genomläsning förefaller dessa förordningar tillhandahålla en mer detaljerad nivå av reglering om övervakning, övervakningsrapporter, metoder att mäta utsläpp, kontrollörernas skyldigheter, analytiska förfaranden m.m. än vad som tillhandahålls för sjöfartens del genom MRV-förordningen. Det ligger därför nära till hands att fråga sig om inte det hade varit intressant för EU-kommissionen att bygga vidare på de existerande MRV-relaterade förordningarna på luftfartssidan vid framtagandet av liknande regler för sjöfarten.

Det kan dock konstateras att det inte görs någon sådan koppling till innehållet i de två MRV-relaterade förordningarna på luftfartssidan från sjöfartens MRV-förordning. Inte heller Transportstyrelsen har haft någon ambition att utforma ett förslag som bygger på det existerande systemet för övervakning och rapportering av utsläpp på luftfartssidan. Anledningen till

⁴ Kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 om övervakning och rapportering av växthusutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG

⁵ Kommissionens förordning nr 600/2012 om verifiering av rapporter om utsläpp av växthusgaser och ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG

Transportstyrelsens ställningstagande att låta systemet för MRV på sjöfartssidan genomföras i en egen ordning, och med Transportstyrelsen som ansvarig myndighet, är inte enbart att det bedömts vara det mest lämpliga, utan även att det nu antagna regelverket på sjöfartssidan inte omfattar något system för handel med utsläppsrätter, vilket är det centrala i systemet på luftfartssidan (och anläggningar på land). Eftersom det för sjöfartens del ännu endast rör sig om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp är det Transportstyrelsen bedömning att det inte är eftersträvaisvärt att passa in detta system i liknande befintliga system, som har helt andra mekanismer.

När det gäller detaljnivån på kraven på kontrollörerna är det i slutändan de nationella ackrediterande organen (i Sverige Swedac) som måste arbeta med ackrediteringskriterierna i MRV-förordningen och som kan avgöra om det underlag som tillhandahålls där är tillräckligt eller om det behövs mer utförliga krav/beskrivningar för att kunna bedöma kompetensen hos de företag som vill bli ackrediterade kontrollörer. Om det behövs har kommissionen dock, såsom nämnt i föregående avsnitt, genom artiklarna 5.2, 15.5 och 16.3 getts befogenhet att anta delegerade akter när det gäller metoder för övervakning, verifieringsförfaranden samt ackreditering av kontrollörer. Det nationella handlingsutrymmet att anta reglering inom dessa områden torde därmed vara begränsat och skulle sådan reglering antas finnas en överhängande risk att den snart måste ändras till följd av att EU-reglering tas fram på området. Det är därför Transportstyrelsens bedömning att någon nationell reglering i dessa delar inte är påkallad.

Bilaga

Förslag till förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från fartyg

1 § Denna förordning kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläppen från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Tillsynsmyndighet

2 § Tillsyn över efterlevnaden av förordning (EU) nr 2015/757 och bestämmelser som har meddelats med stöd av förordningen utövas av Transportstyrelsen.

3 § Transportstyrelsen ansvarar för att fullgöra uppgifter som anges i artiklarna 19 och 20 i förordning (EU) nr 2015/757.

Tillsyn och avgifter

4 § Tillsynsmyndigheten får i det enskilda fallet besluta om de förelägganden och förbud som behövs för att förordning (EU) nr 2015/757 ska följas.⁶

5 § Beslut om förelägganden eller förbud får förenas med vite.

6 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn.

Sanktioner

7 § För överträdelser av bestämmelser i artiklarna 8-12 och 18 i förordning (EU) nr 2015/757 ska en miljösanktionsavgift tas ut. Bestämmelser om miljösanktionsavgifter finns i 30 kap. miljöbalken.

⁶ jämför lydelsen i 7 § förordning 2015:18 ”Bestämmelser om tillsyn finns i 26 kap. miljöbalken och 2 kap. 24, 27, 29 och 30 §§ miljötillsynsförordningen (2011:13)”.

Överklagande

8 § Bestämmelser om överklagande av beslut finns i 19 kap. 1 § tredje stycket miljöbalken.

Förslag till förordning om ändring i förordningen (2012:259) om miljöskaktionsavgifter

Härigenom föreskrivs att det i förordningen (2012:259) ska införas nya paragrafer, 12 kap. 6-X §§, och närmast före 12 kap. 6 § en ny rubrik av följande lydelse.

12 kap.

EU-förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från fartyg

6 § För en överträdelse av artiklarna 8-12 eller 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläppen från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG genom att inte övervaka och rapportera koldioxidutsläpp på angivet sätt eller genom att inte ha ett giltigt dokument om överensstämmelse ombord ska en miljöskaktion betalas med det belopp som anges i XX §§.