



GÖTEBORGS UNIVERSITET HANDELSHÖGSKOLAN

Remissvar avseende Kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter (VR 2017/55)

Juridiska institutionen har fått i uppdrag att för Göteborgs universitets räkning svara på rubricerad remiss.

Bedömning av de föreslagna bestämmelserna

Institutionen ställer sig överlag positiv till remissens förslag. Vissa revideringar är dock påkallade.

Enligt förordningens artikel 20 punkten 1 ska medlemsstaterna ”inrätta ett system för sanktioner vid underlåtelse att uppfylla de övervaknings- och rapporteringsskyldigheter som fastställs i artiklarna 8–12 och vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att sanktionerna påförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.” Det kan starkt ifrågasättas om den föreslagna företagsboten på 5000 kr som skall påföras för underlåtelse att uppfylla de skyldigheter som följer av artiklarna 8–12 uppfyller kravet på att vara avskräckande, särskilt i ljuset av att kostnaden för fartygsägare att efterleva reglerna enligt regeringskansliets egna uppgifter kommer att vara 7 000 – 8 000 euro per fartyg och år. Boten framstår därmed som väldigt låg i relationen till kostnaden för efterlevnad.

Av förordningens artikel 20 punkten 3 framgår att om ett fartyg ”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, kan den berörda myndigheten i ankomsthavnens medlemsstat utfärda ett avvisningsbeslut, vilket ska anmälas till kommissionen, Emsa, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten.” Om så sker ska varje medlemsstat neka det berörda fartyget tillträde till sina hamnar till dess att företaget uppfyller övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna.

I författningsförslaget (2 §) fastslås helt kort att ”Transportstyrelsen ska fullgöra de [sic!] uppgifter i fråga om informationsutbyte enligt artikel 20.2 och avvisningsbeslut enligt artikel 20.3 i förordning (EU) 2015/757.”

Det tycks därmed vara upp till myndighetens skönsmässiga bedömning att, utan ledning från lagstiftaren, besluta när ett avvisningsbeslut ska fattas. Det är problematiskt både med hänsyn till sanktionernas effektivitet och ur rättssäkerhetssynpunkt. EU förordningen som sådan stadgar förvisso att den berörda medlemsstatsmyndigheten ”kan” utfärda ett avvisningsbeslut. Det gör det dock inte lämpligt att lämna frågan om när det faktiskt ska ske helt öppen i den nationella rätten, särskilt inte med tanke på den stora betydelse som instrumentet avvisningsbeslut får för att göra sanktionssystemet effektivt i ljuset av den låga företagsboten, samt med tanke på hur ingripande ett sådant beslut är för fartygsägaren och operatören. Den svenska förordningen bör därför kompletteras med en instruktion till Transportstyrelsen om i vilka situationer ett sådant beslut ska fattas. Instruktionen kan vara så enkel som att ett avvisningsbeslut ska fattas när förutsättningarna för detta enligt förordning (EU) 2015/757 är uppfyllda såvida det inte är oskäligt med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. Det skulle göra det tydligt att ett avvisningsbeslut är den normala och därmed förväntade konsekvensen av att övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna inte uppfyllts under två eller fler på varandra följande rapporteringsperioder.

Yttrandet har beretts av David Langlet, professor i havsförvaltningsrätt, Juridiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

I tjänsten



Thomas Erhag

Prefekt