

Datum
2017-06-14
Ert datum
2017-04-13

Dnr/Beteckning
TSS 2017-946
Er beteckning
M2017/00872/R

Miljö- och energidepartementet
Rättssekretariatet
Kristina Börjevik Kovaniemi
103 33 Stockholm

Remissvar gällande kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter

Sammanfattning

Transportstyrelsen har tagit del av de remitterade förslagen avseende kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter (MRV-förordning).

Transportstyrelsen delar den uppfattning som framhålls i remissen att det är nödvändigt att komplettera MRV-förordningen med vissa nationella bestämmelser.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen anser att det remitterade förslaget på ett bra sätt omhändertar de frågor som rör tillämpning av EU:s MRV-förordning och har endast några kommentarer till förslaget till ny förordning samt ändringar i befintliga förordningar som återfinns i bilaga 1:

Förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från fartyg

Transportstyrelsen anser att den nya MRV-förordningen är den länk som krävs mellan EU:s MRV-förordning och miljöbalkens verktyg. Eventuellt skulle det dock, med hänsyn till det angivna tillämpningsområdet i framför allt 26 kap. 9 § MB, kunna förtydligas i förordningen att bestämmelserna om tillsyn i 26 kap. MB är tillämpliga, istället för att utforma bestämmelsen som en ren hänvisningsparagraf. Alternativt skulle förordningen kunna meddelas med stöd av 26 kap. 5 § MB. Men Transportstyrelsen konstaterar att förslaget i detta avseende följer mönstret från fartygsåtervinnings-

förordningen (2015:18), och uppfattar att skrivningen i 4 § ska ses som mer än en ren hänvisningsparagraf.

I 2 § anges att Transportstyrelsen ska ansvara för ”informationsutbytet”. Detta ser ut att ta specifikt sikte på vad som anges i den första meningen i art 20.2 EU:s MRV-förordning och kan tolkas som att andra meningen av samma paragraf, dvs. anmälan till KOM m.fl., inte omfattas. För att förtydliga att Transportstyrelsen ska ansvara även för denna uppgift föreslår Transportstyrelsen följande ändring i 2§:

2§ Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter i fråga om informationsutbyte **och anmälan** enligt artikel 20.2 och avvisningsbeslut enligt artikel 20.3 **som anges** i förordning (EU) 2015/757.

Förordning om ändring i miljötillsynsförordningen (2011:13)

Transportstyrelsen stödjer den föreslagna ändringen och har inga ytterligare kommentarer.

Förordning om ändring i förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter

Till skillnad från vad Transportstyrelsen förslagit, föreslås ingen straffavgift för överträdelser av skyldigheten i artikel 18 att fartyg ska ha ett giltigt dokument om överensstämmelse (DoC) ombord.

Transportstyrelsen ställer sig frågande till hur tillsynsmyndigheten ska kunna hantera fartyg som anlöper svenska hamnar utan att ha DoC ombord. Utan detta dokument är det svårt att avgöra om fartygets utsläpp har rapporterats eller inte. Det framgår inte heller av förslaget vilka åtgärder som ska vidtas om DoC saknas. Det är knappast fråga om en sådan brist som kan läggas till grund för att belägga fartyget med nyttjandeförbud. Den enda tillgängliga sanktionen förefaller då vara straffavgifterna kopplade till överträdelser av artikel 8-12. I sådant fall kommer Transportstyrelsen att behöva vidta en utredning, i syfte att visa att övervakning och/eller rapportering inte har skett i enlighet med dessa artiklar. En sådan utredning kan innebära att Transportstyrelsen måste hitta och ta kontakt med berörd kontrollör och fartygets flaggstat, eftersom den närmare informationen om övervakning och rapportering på utlandsflaggade fartyg inte är direkt tillgänglig för Transportstyrelsen. En sådan ordning framstår som alltför komplicerad och resurskrävande. Det kan inte uteslutas att detta skulle kräva ytterligare resurser, även om storleken av dessa är svårt att avgöra i dagsläget.

För att det inte ska uppstå en orimlig börda för tillsynsmyndigheten när fartyg påträffas utan DoC ombord, har Transportstyrelsen i sitt genomförande-PM föreslagit en separat straffavgift för denna överträdelse. På så sätt kan en sanktion snabbt beslutas och verkställas. En

sådan sanktionsavgift medför också att behovet av att ta ut andra sanktionsavgifter för överträdelser av artikel 8-12 minskar. Dessa senare sanktionsavgifter framstår för övrigt som mer relevanta att tas ut vid tillsynen av svenskflaggade fartyg, där tillsynsmyndigheten har bättre möjlighet att uppdaga överträdelser hänförliga till övervakning och rapportering. Men självfallet är det inte uteslutet att sådana sanktionsavgifter ibland kan påföras även utländska fartyg.

Enligt artikel 20.2. ska nationella sanktionsförfaranden mot ett enskilt fartyg anmälas till kommissionen, EMSA, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Om en särskild sanktionsavgift kan tas ut redan vid avsaknad av giltigt DoC kommer denna rapporteringsskyldighet inte att riskera att försenas av att en närmare utredning måste genomföras innan sanktionsförfarandet kan inledas.

Mot bakgrund av det nu anförda vidhåller Transportstyrelsen sin uppfattning att det bör finnas en särskild sanktionsavgift för överträdelse av skyldigheten att ha DoC ombord.

När det gäller avgiftsnivåerna anser Transportstyrelsen att de föreslagna beloppen, även om flera avgifter i princip skulle kunna bli aktuella samtidigt, knappast uppfyller kraven i artikel 20.1 att sanktionerna ska vara ”effektiva, proportionerliga och avskräckande”. Kostnaden för att uppfylla förordningens krav har av KOM uppskattats till 8000 euro per fartyg/år. Rimligen bör kostnaden för att inte uppfylla kraven överstiga eller motsvara denna nivå.

Förordning om ändring i förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken

Transportstyrelsen stödjer den föreslagna ändringen och har inga ytterligare kommentarer.

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog chefen för sjö- och luftfartsavdelningen Ingrid Cherfils, ledningsstrategen Anna Petersson, chefen för sektionen för miljö Ingrid Almén, handläggaren Nariné Svensson och juristen Anna-Pia Johansson, den senare föredragande.

Jacob Gramenius