

Promemoria

Miljödepartementet

Sanktioner för överträdelser av fartygsåtervinningsförordningen	
--	--

Dnr M2020/00571/R

April 2020

Innehåll

Innehåll	2
Promemorians huvudsakliga innehåll.....	7
1 Författningsförslag	9
1.1 Förslag till lag om ändring i miljöbalken	9
1.2 Förordning om ändring i förordningen (2015:18) om fartygsåtervinning.....	14
1.3 Förordning om ändring i förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter.....	22
1.4 Förordning om ändring i miljökontrollförordningen (2011:13)	25
1.5 Förordning om ändring i förordningen (1998:940) om avgifter för provning och tillsyn enligt miljöbalken.....	26
2 Bakgrund.....	27
2.1 Fartygsåtervinning.....	27
2.2 Ärendet och dess beredning	33
3 Fartygsåtervinningsförordningen	35
3.1 Tillämpningsområde.....	35
3.2 Definitioner	38

3.3	Kontroll av farliga material.....	40
3.4	Skyldighet att medföra en förteckning över farliga material	41
3.5	Krav i fråga om besiktningar	43
3.6	Krav i fråga om fartygsåtervinningsanläggningar.....	46
3.7	Krav på fartygsägare inför fartygsåtervinning	49
3.8	Krav på den som är driftsansvarig	51
3.9	Krav på den behöriga myndigheten	53
3.10	Krav på den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat.....	55
3.11	Hamnstatskontroll.....	61
3.12	Medlemsstaternas informationsskyldighet.....	63
3.13	Efterlevnad i medlemsstaterna	64
4	Nationell miljörättslig reglering för fartyg	66
4.1	Den svenska fartygsåtervinningsförordningen	66
4.2	Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.....	67
4.2.1	Förbud mot utsläpp av skadliga ämnen.....	67
4.2.2	Tillsyn.....	67
4.2.3	Straffbestämmelser	68
4.3	Förordningen om åtgärder mot förorening av fartyg.....	68
4.4	Fartygssäkerhetslagen.....	69
4.4.1	Tillsyn.....	69
4.5	Lagen om sjöfartsskydd.....	71
4.6	Miljöbalken.....	71
4.6.1	Avfall	72
4.6.2	Tillsyn.....	73
4.6.3	Straffbestämmelser	73
4.7	Miljötillsynsförordningen	75

4.8	Förordningen om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken	77
4.9	Domsrätt	77
4.9.1	Domsrätt enligt brottsbalken.....	78
4.9.2	Specialregler om domsrätt	80
4.9.3	Domsrätt och företagsbot	81
4.9.4	Hamnstatsjurisdiktion	81
5	Vilka sanktioner ska tillämpas?.....	83
5.1	EU-rättsliga överväganden.....	83
5.2	Vilka sanktioner står till buds?	84
5.2.1	Straffrättsliga sanktioner	85
5.2.2	Administrativa sanktioner	86
5.2.3	Tillsynsåtgärder som komplement till straffsanktion	88
5.3	Överväganden	89
5.3.1	Var ska sanktionerna föras in?	89
5.3.2	Effektivitetshänsyn	89
5.3.3	Straffpåföljd eller miljöstraffsavgift.....	90
5.3.4	Åtalsprövningsregeln och dubbelprövningsförbudet	91
5.3.5	Förhållandet till brottsbalken och smuglingslagen	92
6	Nya sanktionsbestämmelser	94
6.1	Nya bestämmelser i miljöbalken	94
6.1.1	Otillåten fartygsåtervinning	94
6.1.2	Förverkande.....	99
6.1.3	Utökad domsrätt.....	100
6.1.4	Böter för den fartygsägare som lämnar oriktig eller vilseledande information	103
6.1.5	Böter för en driftsansvarig som inte återvinner fartyget i överensstämmelse med återvinningsplanen	104
6.2	Nya bestämmelser i förordningen om miljöstraffsavgifter.....	105

6.2.1	Miljösanktionsavgifter när en fartygsägare inte uppfyller förordningens krav	105
6.2.2	Miljösanktionsavgift när en driftsansvarig inte uppfyller förordningens krav	111
6.2.3	Miljösanktionsavgift när fartygsåtervinningsverksamhet bedrivs utan auktorisation	114
6.2.4	Överträdelse som inte föranleder sanktionsbestämmelser	117
6.2.5	Överklagande	118

7 Nya bestämmelser i förordningen om fartygsåtervinning och miljötillsynsförordningen..... 119

7.1	Ny bestämmelse i miljötillsynsförordningen	119
7.1.1	Transportstyrelsens tillsynsansvar.....	119
7.2	Nya bestämmelser i den svenska fartygsåtervinningsförordningen	122
7.2.1	Rättelser och förtydliganden	123
7.2.2	Naturvårdsverkets uppgifter förtydligas.....	123
7.2.3	Naturvårdsverkets prövning av återvinningsplanen ska resultera i ett särskilt beslut	126
7.2.4	Den driftsansvariga ska skicka fartygets återvinningsplan till Naturvårdsverket för godkännande	127
7.2.5	Fartygsägarens anmälan om att återvinna sitt fartyg	127
7.2.6	Skyldighet att ange en driftsansvarig.....	128
7.2.7	Kommissionens beslut om formatet för inventeringsintyget.....	128
7.2.8	Kommissionens beslut om formatet för återvinningsintyget.....	128
7.2.9	Kommissionens beslut om formatet för rapporten om planerad start av fartygsåtervinning.....	129
7.2.10	Kommissionens beslut om formatet för intyget om slutförd återvinning.....	129
7.2.11	Bemyndiganden att meddela föreskrifter.....	130

7.2.12	Upplysningsbestämmelser	130
7.2.13	Transportstyrelsen får ansvar för att rapportera till kommissionen	131
7.2.14	Naturvårdsverket får ansvar för att underrätta kommissionen	131
7.3	Ny bestämmelse i förordningen om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken	131
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	133
9	Konsekvenser av förslagen i promemorian	134
9.1	Inledning	134
9.2	Berörda aktörer och konsekvenser	135
10	Författningskommentar	143
10.1	Lag om ändring i miljöbalken	143

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås nya bestämmelser som syftar till att uppfylla Sveriges skyldigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG (fartygsåtervinningsförordningen). Förslagen innebär i huvudsak att fartygsåtervinningsförordningens bestämmelser kompletteras med straffbestämmelser i miljöbalken och bestämmelser om miljöskaktionsavgifter i förordningen (2012:259) om miljöskaktionsavgifter. De nya straffbestämmelserna innebär bl.a. att den fartygsägare som vill göra sig av med sitt fartyg och lämnar det för återvinning på en plats som inte finns angiven i den europeiska förteckningen över auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar (den europeiska förteckningen), kommer att kunna dömas till böter eller fängelse i högst två år. Vidare kommer såväl fartygsägare som ansvariga för driften av fartygsåtervinningsanläggningar att kunna dömas till böter om de inte uppfyller vissa skyldigheter. Fartygsägare kommer att kunna dömas till böter om de lämnar vilseledande eller oriktiga uppgifter inför upprättande av fartygets återvinningsplan och driftsansvariga om ett fartyg återvinns i strid med dess återvinningsplan. Miljöskaktionsavgifter kommer även att kunna tas ut bl.a. när ett fartyg ombord inte medför en förteckning över farliga material eller när förbudet mot att ombord på fartyg installera eller använda farliga material överträds.

Utöver förslag till sanktioner innehåller promemorian även förslag till bestämmelser för fartygsåtervinningsförordningens tillämpning, såsom bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter, bestämmelser om att en ansökan till Naturvårdsverket om auktorisation av en fartygsåtervinningsanläggning ska innehålla uppgift om vem som ansvarar för driften av anläggningen och en

bestämmelse om att Naturvårdverket genom ett särskilt beslut ska godkänna ett fartygs återvinningsplan.

Det föreslås också en ändring i miljötillsynsförordningen (2011:13). Ändringen innebär att Transportstyrelsen, utöver tidigare tillsynsansvar, kommer att ansvara för tillsynen över att driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningar på den europeiska förteckningen belägna i Sverige uppfyller sin informationsskyldighet enligt fartygsåtervinningsförordningen. Denna informationskyldighet innebär bl.a. att den driftsansvariga ska meddela den ansvariga myndigheten i flaggstaten (den stat vars flagg fartyget för) när fartygsåtervinningsanläggningen är redo att inleda återvinningen av fartyget och skicka ett intyg om slutförd återvinning till ansvarig myndighet.

Det föreslås vidare en ändring i förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Ändringen innebär att en avgift ska betalas för Naturvårdsverkets prövning av ärenden om godkännande av återvinningsplaner för fartyg som kan komma att återvinnas på svenska fartygsåtervinningsanläggningar.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om miljöbalken

dels att 29 kap. 9, 12 och 13 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 29 kap. 4 b §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap.

4 b §

För otillåten fartygsåtervinning döms till böter eller fängelse i högst två år den fartygsägare som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar sitt fartyg för återvinning på en plats som inte finns upptagen på den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar och därigenom bryter mot artikel 6.2 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG.

För försök till otillåten fartygsåtervinning döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Ansvar ska inte dömas ut enligt denna paragraf om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 1 §.

9 §¹

Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet

1. bryter mot bestämmelsen i artikel 6.3 i förordning (EG) nr 338/97 om skyldighet att i en ansökan lämna uppgift om tidigare beslut om avslag,

2. bryter mot en föreskrift eller ett beslut i ett enskilt fall om tomgångskörning eller gatumusik som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, en myndighet har meddelat med stöd av 9 kap. 12 §,

3. bryter mot en föreskrift om skötsel av jordbruksmark som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, en myndighet har meddelat med stöd av 12 kap. 8 §,

4. bryter mot en föreskrift om hantering av gödsel som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, en myndighet har meddelat med stöd av 12 kap. 10 §,

5. vid en sådan odling av genetiskt modifierade organismer som omfattas av ett tillstånd enligt 13 kap. 12 § bryter mot en föreskrift om försiktighetsmått som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, en myndighet har meddelat med stöd av 13 kap. 11 §,

6. bryter mot en föreskrift om märkning av genetiskt modifierade organismer som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, en myndighet har meddelat med stöd av 13 kap. 18 §,

7. bryter mot en bestämmelse om spårbarhet eller märkning enligt artikel 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.6, 5.1 eller 5.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1830/2003 av den 22 september 2003 om spårbarhet och märkning av genetiskt modifierade organismer och spårbarhet av livsmedel och foderprodukter som är framställda

av genetiskt modifierade organismer och om ändring av direktiv 2001/18/EG,

8. bryter mot en bestämmelse om information, identifiering, dokumentation eller anmälan enligt artikel 6, 12 eller 13 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1946/2003 av den 15 juli 2003 om gränsöverskridande förflyttning av genetiskt modifierade organismer,

9. på marknaden släpper ut en kosmetisk produkt som inte uppfyller kraven om märkning enligt artikel 19.1 eller 19.2 i förordning (EG) nr 1223/2009, eller på marknaden tillhandahåller en kosmetisk produkt som inte uppfyller kraven om märkning enligt artikel 19.1 a, e eller g i samma förordning,

10. bryter mot skyldigheten att lämna information enligt artikel 9 i förordning (EG) nr 648/2004,

11. bryter mot en bestämmelse om information eller dokumentation enligt artikel 32, 34 eller 36 i förordning (EG) nr 1907/2006,

12. i fråga om ett växtskyddsmedel som är godkänt i ett annat land i Europeiska unionen men som inte är godkänt i Sverige bryter mot artikel 52 i förordning (EG) nr 1107/2009 genom att föra in medlet till Sverige, släppa ut det på marknaden eller använda det utan att medlet omfattas av ett sådant parallellhandelstillstånd som krävs enligt artikeln,

13. i fråga om en biocidprodukt som är godkänd i ett annat land i Europeiska unionen men som inte är godkänd i Sverige tillhandahåller produkten eller använder den utan att produkten omfattas av ett sådant parallellhandelstillstånd som avses i artikel 53 i förordning (EU) nr 528/2012,

14. bryter mot bestämmelsen i 15 kap. 24 § första stycket eller en föreskrift som regeringen har meddelat med stöd av 15 kap. 39 § genom att yrkesmässigt eller annars i stor omfattning transportera avfall, *eller*

15. bryter mot en föreskrift som regeringen har meddelat med stöd av 15 kap. 30 § genom att för transport lämna annat avfall än hushållsavfall till den

14. bryter mot bestämmelsen i 15 kap. 24 § första stycket eller en föreskrift som regeringen har meddelat med stöd av 15 kap. 39 § genom att yrkesmässigt eller annars i stor omfattning transportera avfall,

15. bryter mot en föreskrift som regeringen har meddelat med stöd av 15 kap. 30 § genom att för transport lämna annat avfall än hushållsavfall till den

som inte har det tillstånd som krävs för en sådan transport.

som inte har det tillstånd som krävs för en sådan transport,

16. i egenskap av fartygsägare lämnar oriktig eller vilseledande information om sitt fartyg som underlag till den återvinningsplan som den driftsansvariga ska ta fram för fartyget enligt artikel 7 i förordningen (EU) nr 1257/2013, eller

17. i egenskap av driftsansvarig på en sådan fartygsåtervinningsanläggning som avses i förordning (EU) nr 1257/2013 återvinner ett fartyg på ett sätt som inte överensstämmer med den återvinningsplan som har tagits fram för fartyget enligt artikel 7 i förordningen.

Ansvar ska inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 1 §.

12 §²

Egendom får förklaras förverkad, om det inte är uppenbart oskäligt och egendomen

1. har varit föremål för brott enligt 1, 2, 2 b, 2 c, 3, 4, 4 a, 5, 6 eller 8 § och är

1. har varit föremål för brott enligt 1, 2, 2 b, 2 c, 3, 4, 4 a, 4 b, 5, 6 eller 8 § och är

a) ett djur, en växt eller en annan organism eller en produkt som utvunnits av ett djur eller en växt,

b) en sådan genetisk resurs som avses i förordning (EU) nr 511/2014,

c) utbrutet material vid täktverksamhet,

d) en kemisk produkt, en bioteknisk organism eller en vara som innehåller en kemisk produkt,

e) en genetiskt modifierad organism eller en produkt som innehåller eller består av en genetiskt modifierad organism, eller

f) avfall,

2. är utbytet av ett brott som avses i 1,

3. är ett fortskaffningsmedel eller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid ett brott som avses i 1, eller

4. varit avsedd att användas som hjälpmedel vid ett brott som avses i 1 och brottet har fullbordats eller förfarandet har utgjort ett straffbart försök eller en straffbar förberedelse.

Egendomen får förklaras förverkad enligt första stycket 3 eller 4 endast om det behövs för att förebygga brott eller om det finns andra särskilda skäl.

I stället för egendomen kan dess värde helt eller delvis förklaras förverkat.

13 §³

Den som begått brott enligt 8 § första stycket 12 döms vid svensk domstol, även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig. Har brottet förövats i Sveriges ekonomiska zon, får åtal väckas vid den tingsrätt vars domkrets är närmast den plats där brottet förövades.

Den som begått brott enligt 4 b § eller 8 § första stycket 12 döms vid svensk domstol, även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig. Har brottet förövats i Sveriges ekonomiska zon, får åtal väckas vid den tingsrätt vars domkrets är närmast den plats där brottet förövades.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.

1.2 Förordning om ändring i förordningen (2015:18) om fartygsåtervinning

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2015:18) om fartygsåtervinning

dels att 2, 3 och 4 §§ ska ha följande lydelse,

dels att nuvarande 6 och 7 §§ ska betecknas 16 och 18 §§ och att nuvarande 8 § ska betecknas 20 §,

dels att rubrikerna närmast före 6 och 7 §§ ska sättas närmast före nya 16 och 18 §§ och att rubriken närmast före 8 § ska sättas närmast före 20 §,

dels att det ska införas tretton nya paragrafer 6–15, 17, 19, 21 och 22 §§, och närmast före 8, 9, 11, 13, 15, 17, 19 och 21 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Naturvårdsverket är behörig myndighet enligt artikel 3.11 i förordning (EU) nr 1257/2013 och fullgör de uppgifter som enligt den förordningen ankommer på den behöriga myndigheten och de uppgifter som följer av artiklarna 14.2–5 och 16.6 i samma förordning.

Naturvårdsverket är behörig myndighet enligt artikel 3.1.11 i förordning (EU) nr 1257/2013.

3 §²

Transportstyrelsen är ansvarig myndighet enligt artikel 3.9 i förordning (EU) nr 1257/2013.

Transportstyrelsen är ansvarig myndighet enligt artikel 3.1.9 i förordning (EU) nr 1257/2013.

4 §³

En ansökan om auktorisation enligt artikel 14 i förordning (EU) nr 1257/2013 ska lämnas till Naturvårdsverket och innehålla	En ansökan om auktorisation <i>av en fartygsåtervinningsanläggning</i> enligt artikel 14 i förordning (EU) nr 1257/2013 ska lämnas till Naturvårdsverket och innehålla
---	--

1. sökandens namn, adress och person- eller organisationsnummer,

2. uppgifter om platsen för upplag, byggnader eller andra anläggningar där sökanden bedriver eller avser att bedriva fartygsåtervinning,

3. uppgifter om vilka återvinningsmetoder som verksamheten omfattar,

4. uppgifter om typ av och storlek på de fartyg som kan återvinnas vid anläggningen,

5. uppgift om maximal årlig kapacitet för fartygsåtervinningsanläggningen, *och*

6. det som i övrigt behövs för att visa att kraven i artikel 13 i förordning (EU) nr 1257/2013 är uppfyllda, inklusive nödvändiga tillstånd för verksamheten.

5. uppgift om maximal årlig kapacitet för fartygsåtervinningsanläggningen,

6. det som i övrigt behövs för att visa att kraven i artikel 13 i förordning (EU) nr 1257/2013 är uppfyllda, inklusive nödvändiga tillstånd för verksamheten, *och*

7. *uppgift om vem som ansvarar för driften av fartygsåtervinningsanläggningen.*

6 §

Naturvårdsverket ska upphäva eller tillfälligt återkalla en fartygsåtervinningsanläggnings auktorisation eller kräva rättelse enligt artikel 14.4 i förordning (EU) nr 1257/2013 om en fartygsåtervinningsanläggning inte längre uppfyller kraven i artikel 13.

7 §

Naturvårdsverket ska föra en sådan förteckning över auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar som avses i artikel 14.2 i förordning (EU) nr 1257/2013.

Fartygsägarens anmälan om avsikt att återvinna sitt fartyg

8 §

En fartygsägare ska skriftligen till Transportstyrelsen, inom den tidsfrist som myndigheten har föreskrivit, anmäla sin avsikt att återvinna sitt fartyg på en eller flera fartygsåtervinningsanläggningar i enlighet med artikel 6.1 b i förordning (EU) nr 1257/2013.

Naturvårdsverkets godkännande av fartygets återvinningsplan

9 §

Den driftsansvariga på en fartygsåtervinningsanläggning ska

skicka varje återvinningsplan som tas fram för fartyg som ska återvinnas på anläggningen till Naturvårdsverket för godkännande i enlighet med artikel 7.3 i förordning (EU) nr 1257/2013.

10 §

Naturvårdsverkets prövning av om ett fartygs återvinningsplan uppfyller kraven i artikel 7.1–3 i förordning (EU) nr 1257/2013 ska avslutas med ett särskilt beslut.

Utfärdande av inventeringsintyg och återvinningsintyg

11 §

Den som utfärdar inventeringsintyg enligt artikel 9.1 i förordning (EU) nr 1257/2013 ska följa kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2325 av den 19 december 2016 om formatet för det inventeringsintyg avseende farliga material som utfärdas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg.

12 §

Den som utfärdar återvinningsintyg för fartyg som för svensk flagg enligt artikel 9.9 i förordning (EU) nr 1257/2013 ska följa kommissionens genomförande-

beslut (EU) 2016/2321 av den 19 december 2016 om formatet för det återvinningsintyg som utfärdas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg.

Den driftansvarigas informationskyldighet

13 §

Det meddelande om att fartygsåtervinningsanläggningen är redo att inleda återvinningen av ett fartyg som den driftansvariga ska skicka till Transportstyrelsen enligt artikel 13.2 b i förordning (EU) nr 1257/2013 ska ha det format som har fastställts i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2324 av den 19 december 2016 om formatet för den rapport om planerad start av fartygsåtervinning som krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg.

14 §

Det intyg om slutförd återvinning som den driftansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen ska skicka enligt artikel 13.2 c i förordning (EU) nr 1257/2013 ska ha det format som har fastställts i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2322 av den

19 december 2016 om formatet för det intyg om slutförd fartygsåtervinning som krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg.

Information till Europeiska kommissionen

15 §

Transportstyrelsen ansvarar för att rapportera till kommissionen enligt artikel 21 förordning (EU) nr 1257/2013.

Naturvårdsverket ansvarar för att underrätta kommissionen enligt artiklarna 14.3–5, 16.6, 19 och 22.3 i förordningen.

Bemyndiganden

17 §

Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om

1. den tidsfrist som avses i artikel 6.1 b i förordning (EU) nr 1257/2013 som en fartygsägare ska anmäla sin avsikt att återvinna fartyget inom, och

2. de intervall som avses i artikel 8.5 i förordning (EU) nr 1257/2013 som besiktning för förnyande av intyg ska genomföras med.

Sanktioner

19 §

Bestämmelser om straff och förverkande finns i 29 kap. miljöbalken.

Bestämmelser om miljöskattionsavgifter finns i förordningen (2012:259) om miljöskattionsavgifter.

Övriga upplysningar

21 §

Den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar finns i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2323 av den 19 december 2016 om inrättande av den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg.

22 §

Ett fartygsåtervinningsföretags ansökan till EU-kommissionen enligt artikel 15.1 i förordning (EU) nr 1257/2013 ska innehålla de uppgifter och handlingar som följer av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2015/2398 av den 17 december 2015 om upp-

gifter och handlingar avseende en ansökan rörande en fartygsåtervinningsanläggning i ett tredjeland vilka ska upptas i den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2021.

1.3 Förordning om ändring i förordningen (2012:259) om miljö-sanktionsavgifter

Härigenom föreskrivs att det i förordningen (2012:259) om miljö-sanktionsavgifter ska införas sex nya paragrafer, 11 kap. 21–26 §§, och närmast före 21 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Fartygsåtervinningsförordningen

21 §

För en överträdelse av artikel 4 eller 12.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG genom att ombord på ett fartyg installera eller använda sådana farliga material som avses i bilaga 1 till förordningen i strid med vad som föreskrivs där, ska en miljö-sanktionsavgift betalas med 300 000 kronor.

22 §

För en överträdelse av artikel 5 i förordning (EU) nr 1257/2013 genom att ombord på ett sådant nytt fartyg som avses i artikel 3.1.2 i samma förordning inte medföra en förteckning över de farliga material som anges i bilaga II till förordningen ska en miljö-sanktionsavgift betalas med 200 000 kronor.

23 §

För en överträdelse av artikel 6.1 b i förordning (EU) nr 1257/2013 genom att börja återvinna ett fartyg utan att ha gjort en skriftlig anmälan till Transportstyrelsen inom den tidsfrist som myndigheten har föreskrivit ska en miljö-sanktionsavgift betalas med 100 000 kronor.

24 §

För en överträdelse av artikel 6.2 c i förordning (EU) nr 1257/2013 genom att låta återvinna ett fartyg utan att ha ett återvinningsintyg ska en miljö-sanktionsavgift betalas med 100 000 kronor.

25 §

För en överträdelse av artikel 8.7 c i förordning (EU) nr 1257/2013 genom att börja återvinna ett fartyg på en plats som inte är en fartygsåtervinningsanläggning på den europeiska förteckningen ska en miljö-sanktionsavgift betalas med 50 000 kronor.

26 §

För en överträdelse av artikel 7.1–3 i förordning (EU) nr 1257/2013 genom att i egenskap av drifts-ansvarig börja återvinna ett fartyg utan att ha en godkänd återvinningsplan för fartyget ska en miljö-sanktionsavgift betalas med 100 000 kronor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2021.

1.4 Förrdning om ändring i miljötillsynsförrdningen (2011:13)

Härigenom föreskrivs i fråga om miljötillsynsförrdningen (2011:13) att 2 kap. 27 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

27 §¹

Transportstyrelsen har ansvar för tillsynen i fråga om

1. användningen av marina bränslen i fartyg enligt svavelförrdningen (2014:509),

2. utrustning i fartyg som innehåller kontrollerade ämnen enligt förrdning (EU) nr 517/2014 eller förrdning (EG) nr 1005/2009,

3. de skyldigheter i fråga om fartyg som följer av artiklarna 4–12 i förrdning (EU) nr 1257/2013, och

3. de skyldigheter i fråga om fartyg som följer av artiklarna 4–12 och 13.2 i förrdning (EU) nr 1257/2013, och

4. Europaparlamentets och rådets förrdning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

Denna förrdning träder i kraft den 1 januari 2021.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken att 7 kap. 9 a § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

9 a §¹

Ansökningsavgift ska betalas för Naturvårdsverkets prövning av en ansökan om auktorisation enligt 4 § förordningen (2015:18) om fartygsåtervinning. För avgiftens storlek gäller bestämmelserna i 10 § avgiftsförordningen (1992:191) och att avgiftsklass 9 ska tillämpas.

Ansökningsavgift ska betalas för Naturvårdsverkets prövning av

1. en ansökan om auktorisation enligt 4 § förordningen (2015:18) om fartygsåtervinning, och

2. ett ärende om godkännande av ett fartygs återvinningsplan enligt artikel 7.1–3 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG.

För avgiftens storlek gäller bestämmelserna i 10 § avgiftsförordningen (1992:191) och att avgiftsklass 9 ska tillämpas.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2021.

2 Bakgrund

2.1 Fartygsåtervinning

Ett fartyg innehåller stora mängder ämnen och material som kan vara skadliga för människors hälsa och miljön och som, när fartyget är uttjänt, utgör farligt avfall, såsom olja och asbest. Uttjänta fartyg utgör därför i allmänhet farligt avfall. Om ett uttjänt fartyg och de ämnen och material som fartyget innehåller inte omhändertas på ett miljömässigt godtagbart sätt kan det medföra stora miljökonsekvenser. Det är därför viktigt att fartyg som utgör avfall återvinns på ett miljömässigt godtagbart sätt.

I dag återvinns uttjänta fartyg huvudsakligen i Indien, Bangladesh, Pakistan, Kina och Turkiet. Bara cirka fem procent av världens fartyg återvinns någon annanstans. Skillnader i lönekostnader, miljö-, säkerhets- och hälsokrav innebär att det, ur ett redarperspektiv, är mer lönsamt att forsla fartyget till en återvinningsanläggning i södra Asien än till länder i andra delar av världen. I Indien, Bangladesh och Pakistan står industrin med fartygsåtervinning för en stor del av det stålskrot som används i stål- och järnindustrin. Fartygsåtervinningsindustrin skapar även ett stort antal jobbtillfällen. Fartygen återvinns i de flesta fall med miljömässigt osunda och osäkra metoder, som har betydande följder för miljö och hälsa. I Indien, Bangladesh och Pakistan återvinns fartyg direkt på stränderna. Tidvattnet utnyttjas för att köra upp fartygen på stränderna vid högvatten. Därefter plockas fartygen isär och de material och ämnen som kan återanvändas eller återvinnas tas om hand. De flesta återvinningsanläggningar i dessa länder har inga barriärer för att motverka vatten- och markföroreningar när fartygen nedmonteras direkt på en strand. Olja, drivmedelrester, farliga ämnen och annat material läcker ut i sanden och vidare ut i havet. Fartygsåtervinningen medför således

stora konsekvenser för människors hälsa och miljön. Arbetet med att plocka isär fartyg utgör även en fara för arbetarnas hälsa och liv.

Internationell reglering

Baselkonventionen

Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall (Baselkonventionen, SÖ 1991:22) är en internationell konvention som reglerar transporter över nationsgränser och hantering av farligt avfall. Konventionen, som trädde i kraft 1992, innehåller bindande regler för hur export eller import av farligt avfall ska gå till för att undvika undermålig hantering i mottagarlandet. Syftet är att minimera avfallstransporter och att undvika att avfall exporteras till länder som inte tar hand om avfallet på ett lämpligt sätt. Eftersom uttjänta fartyg utgör avfall med ett stort innehåll av farliga ämnen omfattas de av konventionen.

EU har ratificerat Baselkonventionen och uppfyller skyldigheterna i konventionen genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall (avfallstransportförordningen). EU har även ratificerat tillägget till Baselkonventionen som förbjuder export av farligt avfall från EU till länder utanför Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD), det så kallade Baselförbudet.

Avfallstransportförordningen

Avfallstransportförordningen innehåller detaljerade bestämmelser om transporter av avfall till och från EU samt mellan EU:s medlemsstater. Den innehåller bl.a. regler om ställande av ekonomisk säkerhet och krav på att ett avtal ska ha ingåtts mellan avfallslämnare och avfallsmottagare om återvinning eller bortskaftande av avfallet. Här finns också en definition av olagliga avfallstransporter och bestämmelser om hur de behöriga myndigheterna ska agera vid sådana transporter. Förordningen ställer olika krav beroende på till vilket land avfallet ska exporteras, vad det är för typ av avfall som ska exporteras och om avfallet ska bortskaftas eller återvinnas. För

export av avfall för återvinning till länder som är medlemmar i OECD gäller samma regler som för transporter inom EU, såsom krav på skriftlig förhandsanmälan och godkännande. Om avfallet ska exporteras för att återvinnas i ett land som inte är medlem i OECD är exporten förbjuden för vissa avfallsslag. Det gäller exempelvis farligt avfall. Förenklat kan man säga att inget farligt avfall överhuvudtaget får exporteras. I undantagsfall får medlemsstaterna anta bestämmelser för att fastställa att ett särskilt slag av farligt avfall ska undantas från exportförbudet (artikel 36 punkt 3). Sverige har i inte antagit några sådana bestämmelser. Av de länder som står för merparten av återvinningen av uttjänta havsgående fartyg är det bara Turkiet som är medlem i OECD.

I avfallstransportförordningen anges att det är nödvändigt att säkerställa en säker och miljövänlig hantering av fartygsdemontering i syfte att skydda folkhälsan och miljön. Förordningen påminner om att fartyg kan bli avfall enligt definitionen i artikel 2 i Baselkonventionen samtidigt som det definieras som fartyg enligt andra internationella regler. Detta görs i samband med att samarbetet mellan Internationella arbetsorganisationen (ILO), Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Baselkonventionens sekretariat för att fastställa obligatoriska krav på global nivå för att säkerställa en ändamålsenlig och effektiv lösning av problemet med fartygsdemontering uppmärksammas (beaktandesats 35).

Till avfallstransportförordningen finns flera bilagor. Bilaga III innehåller flera delar. I del II listas avfallsslag som ska omfattas av det allmänna informationskravet enligt förordningens artikel 18. Ett av de avfallsslag som anges under rubriken "Annat metallhaltigt avfall" är fartyg och andra flytande materiel avsedda för demontering, noggrant tömda på all last och andra material som har uppkommit i samband med fartygets drift och som kan klassificeras som farligt ämne eller avfall. Informationskravet i artikel 18 innebär att transport av avfallslaget fartyg avsett för återvinning ska vara föremål för en mängd förfaranderegler, bl.a. i fråga om spårbarhet.

Artikel 1.3 anger avfall som är undantaget från förordningens tillämpningsområde. Ett undantag avser avfall som har uppkommit ombord på fartyg till dess att sådant avfall lastas av för att återvinnas eller bortskaffas (artikel 1.3 b). Ett annat avser ilandförande av avfall, inklusive avloppsvatten och restprodukter, som uppkommit i samband med normal drift av fartyg och havsplattformar, förutsatt

att sådant avfall omfattas av kraven i den internationella konventionen till förhindrande av föroreningar från fartyg (1973), ändrad genom 1978 års protokoll till denna (Marpol 73/78) eller andra bindande internationella instrument.

Hong Kong-konventionen

Baselkonventionen och avfallstransportförordningen har bedömts otillräcklig och inte anpassade till särdragen hos fartyg och internationell sjöfart. Lagstiftningen kringgås praktiskt taget systematiskt i fråga om EU-flaggade fartyg. I vissa fall säljs EU-flaggade fartyg kort tid före det att fartyget ska återvinnas. Ofta innebär en sådan försäljning att fartyget också registreras om och därmed byter flagg till ett land som inte omfattas av EU:s lagstiftning. I vissa fall säljs fartyget direkt till en anläggning i det mottagande landet.

Mot bakgrund av bristerna i regelverket antogs i maj 2009 den internationella konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (Hong Kong-konventionen) av IMO. När konventionen träder i kraft får parterna endast låta demontera stora handelsfartyg i länder som är parter i konventionen. Detta kan omfatta länder i Asien, vars anläggningar för fartygsdemontering då måste uppfylla internationellt godtagna standarder.

Hong Kong-konventionen träder i kraft först 24 månader efter det att 15 stater ratificerat den, under förutsättning att dessa länder står för minst 40 procent av världens handelstonnage och har en kombinerad fartygsåtervinningskapacitet motsvarande minst tre procent av deras sammanlagda tonnage. Hong Kong-konventionen har i dagsläget ratificerats av 13 stater.

Under 2011 beslutade regeringen att tillsätta en utredning med uppgift att redovisa förutsättningarna för Sverige att ratificera Hong Kong-konventionen. Utredningen redovisade betänkandet Återvinning av fartyg – underlag för ratificering av Hong Kong-konventionen i augusti 2012 (SOU 2012:54). Sverige har undertecknat men inte ratificerat konventionen.

Fartygsåtervinningsförordningen

I syfte att bl.a. underlätta ratificeringen av Hong Kong-konventionen antogs i november 2013 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 1257/2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG (fartygsåtervinningsförordningen).

Fartygen som faller inom fartygsåtervinningsförordningens tillämpningsområde är föremål för kontroller under hela sin livscykel och ett av syftena med förordningen är att säkerställa att dessa fartyg återvinns på ett miljöriktigt sätt. För att undvika dubbelreglering har det därför ansetts lämpligt att fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen under hela sin livscykel inte ska omfattas av avfallstransportförordningen. Bedömningen har dock gjorts att fartyg som vare sig faller inom tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen eller fartygsåtervinningsförordningen liksom avfall ombord på ett fartyg som inte utgörs av fartygsgenererat avfall även i fortsättningen ska omfattas av avfallstransportförordningen (se fartygsåtervinningsförordningens beaktandesats 10).

Ändringen av avfallstransportförordningen innebär att fartyg som för en medlemsstats flagg och som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen explicit undantas från avfallstransportförordningens tillämpningsområde (se artikel 27 i fartygsåtervinningsförordningen och artikel 1.3 i avfallstransportförordningen). Det innebär att fartyg med en bruttodräktighet på minst 500 som inte är krigsfartyg m.m. eller fartyg som enbart trafikerar inhemska vatten under hela dess livslängd (artikel 2.2 a och c i fartygsåtervinningsförordningen) är undantagna från avfallstransportförordningens tillämpningsområde. Även om det av ordalydelsen inte är självklart att nämnda fartyg som har blivit avfall undantas, får det av sammanhanget förstås att fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen inte i något skede av sin livscykel, dvs. inte heller som avfall, omfattas av bestämmelserna i avfallstransportförordningen. Därmed inte heller av avfallstransportförordningens exportförbud.

Fartygsåtervinningsförordningen trädde i kraft den 30 december 2013. Av tillämpningsbestämmelserna i artikel 32.1 b följer att huvuddelen av förordningen ska tillämpas från och med den 31 december 2018. Vissa bestämmelser har dock varit tillämpliga redan sedan den 31 december 2014. Av artikel 32 framgår även att

några bestämmelser börjar gälla först den 31 december 2020. Ändringen av avfallstransportförordningen gäller sedan den 31 december 2018.

En EU-förordning är i enlighet med artikel 288 i fördraget om EU:s funktionssätt till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsländer. EU-förordningar förutsätter i vissa fall kompletterande bestämmelser på nationell nivå. I fråga om fartygsåtervinningsförordningen gäller det bl.a. utpekande av behörig och ansvarig myndighet och om sanktioner för överträdelse av förordningens bestämmelser.

Fartygsåtervinningsförordningen ändrades i maj 2018 med anledning av upphävandet av rådets direktiv 91/692/EEG av den 23 december 1991 om att standardisera och rationalisera rapporteringen om genomförandet av vissa direktiv om miljön har. Ändringen gjordes genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2018/853 av den 30 maj 2018 om ändring av förordning (EU) nr 1257/2013 och Europaparlamentets och rådets direktiv 94/63/EG och 2009/31/EG och rådets direktiv 86/278/EEG och 87/217/EEG, vad gäller förfaranderegler i fråga om miljörapportering, och om upphävande av rådets direktiv 91/692/EEG. Ändringen avser andra stycket i artikel 21.2 som innehöll en hänvisning till direktiv 91/692/EEG.

Med anledning av fartygsåtervinningsförordningen har den Europeiska kommissionen (kommissionen) antagit sex genomförandakter:

1. kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2321 av den 19 december 2016 om formatet för det återvinningsintyg som utfärdas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg,
2. kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2322 av den 19 december 2016 om formatet för det intyg om slutförd fartygsåtervinning som krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg,
3. kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2323 av den 19 december 2016 om inrättande av den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om åter-

vinning av fartyg (förteckningen har ändrats vid ett flertal tillfällen, se avsnitt 3.6),

4. kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2324 av den 19 december 2016 om formatet för den rapport om planerad start av fartygsåtervinning som krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg,
5. kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2325 av den 19 december 2016 om formatet för det inventeringsintyg avseende farliga material som utfärdas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg, och
6. kommissionens genomförandebeslut (EU) 2015/2398 av den 17 december 2015 om uppgifter och handlingar avseende en ansökan rörande en fartygsåtervinningsanläggning i ett tredjeland vilka ska upptas i den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar.

2.2 Ärendet och dess beredning

Naturvårdsverket hade i uppdrag att föreslå ändringar i lagstiftningen med anledning av de delar av fartygsåtervinningsförordningen som skulle börja tillämpas den 31 december 2014. Uppdraget redovisades till Miljödepartementet den 16 september 2014 i rapporten Återvinning av fartyg, Förslag till ändringar i svensk rätt till följd av vissa bestämmelser i förordning (EU) 257/2013 om återvinning av fartyg (M2014/02042/R). Förslagen i rapporten ledde bl.a. till att förordningen (2015:18) om fartygsåtervinning (den svenska fartygsåtervinningsförordningen) antogs och började gälla den 15 mars 2015. Dessutom infördes en bestämmelse om krav på tillstånd enligt miljöbalken för återvinning av avfall genom sådant av yrkesmässigt omhändertagande av fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen, se 29 kap. 57 § miljöprövningsförordningen (2013:251).

Genom den svenska fartygsåtervinningsförordningen har Naturvårdsverket utsetts till behörig myndighet enligt fartygsåtervinningsförordningen och Transportstyrelsen till ansvarig myndighet (2 och 3 §§). Den svenska förordningen innehåller även bestäm-

melser om vad en ansökan om auktorisation av fartygsåtervinningsanläggningar ska innehålla och när ett beslut om auktorisation ska fattas (se 4 och 5 §§).

Sverige behöver nu införa sanktioner i förhållande till de bestämmelser i fartygsåtervinningsförordningen som trädde i kraft den 31 december 2018 och underrätta kommissionen om dessa. Sverige behöver även se till att den svenska lagstiftningen anpassas till de genomförandeakter som kommissionen har antagit med anledning förordningen.

En konsekvens av att fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen inte omfattas av avfallstransportförordningen och exportförbuden där är att de inte heller kan träffas av exportförbuden i 29 kap. 4 a § miljöbalken om otillåten avfallstransport i 29 kap. 4 a § eftersom dessa hänvisar till avfallstransportförordningen.

Eftersom Sverige ännu inte har underrättat kommissionen om sanktioner har kommissionen inlett ett formellt överträdelseförfarande mot Sverige. Sverige mottog i juni 2019 en formell underrättelse. Sverige svarade kommissionen den 2 juli 2019 (dnr M2019/01281/R). I svaret angav Sverige en preliminär tidplan för arbetet med införandet av sanktioner. Sverige har den 14 februari 2020 mottagit ett motiverat yttrande från kommissionen.

Transportstyrelsen har den 18 november 2019 kommit in med en promemoria med förslag på avgiftsnivåer för miljöstraffavgifter för överträdelser kopplade till fartygsåtervinningsförordningen (dnr M2019/02116/R).

3 Fartygsåtervinningsförordningen

Som nämnts antogs fartygsåtervinningsförordningen i november 2013 och trädde i kraft den 30 december 2013. Ett fåtal artiklar började tillämpas den 31 december 2014 medan förordningens mer centrala delar började tillämpas den 31 december 2018. Några artiklar ska tillämpas först från och med den 31 december 2020.

Syftet med förordningen är, enligt dess första artikel, att förhindra, reducera, minimera och, så långt det är praktiskt möjligt, eliminera olyckor, skador och andra negativa effekter på människors hälsa och miljön som orsakas av fartygsåtervinning. Ett annat syfte är att förstärka säkerheten, skyddet för människors hälsa och EU:s marina miljö under ett fartygs hela livscykel, i synnerhet genom att säkerställa att farligt avfall från sådan fartygsåtervinning omhändertas på ett miljöriktigt sätt. Som ett led i att uppnå dessa syften innehåller förordningen bestämmelser om att farliga material ombord på fartyg ska omhändertas på ett korrekt sätt. Förordningen syftar även till att underlätta en snabb ratificering av Hong Kongkonventionen.

3.1 Tillämpningsområde

Samtliga artiklar i förordningen utom artikel 12 är enligt huvudregeln i artikel 2 tillämplig på fartyg med en bruttodräktighet på 500 eller mer som för en EU-medlemsstats flagg. Från förordningens tillämpningsområde undantas således fartyg som har en bruttodräktighet på mindre än 500. Dessutom undantas krigsfartyg, marina stödtrupper eller andra fartyg som ägs av en stat och som för tillfället endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst samt fartyg som bara trafikerar inhemska vatten under hela fartygets livslängd.

Artikel 12 innehåller krav på fartyg som för ett tredjelands flagg och som anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats, såsom att ha en förteckning över farliga material ombord och att användningen av farliga material ombord när fartyget befinner sig i hamn eller ankringsplats i en medlemsstat. Kravet på att medföra en förteckning över farliga material gäller dock först från och med den 31 december 2020 (artikel 32.2 b).

Med *fartyg* avses enligt artikel 3.1.2 alla typer av fartyg som är eller har använts i marina vatten. Till begreppet räknas enligt förordningen undervattensfartyg, flytande farkoster, flytande plattformar, självlyftande plattformar, flytande lagringsenheter (FSU) samt flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO) liksom även sådana fartyg som har blivit rensade på utrustning eller blir bogserade.

Bruttodräktighet definieras i artikel 3.1.12 som den bruttodräktighet som räknas ut enligt reglerna för tonnagemätning i bilaga I till 1969 års internationella konvention om skeppsmätning eller annan konvention som kan komma att ersätta den. På Transportstyrelsens hemsida anges att bruttodräktigheten anger fartygets storlek och bygger på fartygets totala inneslutna rymd (volymen av samtliga slutna utrymmen).

Vad som avses med flaggstat, att föra ett lands flagg eller utflaggning framgår inte uttryckligen av fartygsåtervinningsförordningen. Det framgår inte heller var den fysiska eller juridiska person som äger fartyget ska vara registrerad för att anses som fartygsägare enligt artikel 3.1.14. I artikel 32.4 nämns dock det nationella fartygsregister i samband med möjligheten att göra undantag från vissa av förordningens bestämmelser. I artikel 7.4 nämns att en medlemsstat får anmoda den ansvariga myndigheten att till den behöriga myndigheten där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen skicka vissa uppgifter, bl.a. uppgift om fartygsägarens namn och adress samt identifieringsnummer för IMO-registrerad ägare.

Ett IMO-nummer ska finnas för alla passagerarfartyg i internationell trafik och alla övriga fartyg med en bruttodräktighet av 100 eller mer, med undantag för fritids- och örlogsfartyg samt fartyg i inlandssjöfart. Dessutom ska varje person och företag som äger fartyg, över 100 brutto och som gå i internationell fart, ska ha ett unikt identifieringsnummer (rederi-id). I Sverige finns bestämmelser om

IMO-identifikationsnummer i föreskriften om sjöfartsskydd (SJÖFS 2004:13).

Bestämmelser om fartyg och dess nationalitet finns bl.a. i Förenta nationernas havsrättskonvention från år 1982, SÖ 2000:1 (UNCLOS). Av konventionen framgår att varje stat har rätt att låta fartyg som för dess flagg segla på det fria havet (artikel 90). Av konventionens artikel 91 framgår att det är upp till varje enskild stat att fastställa villkor för att dess nationalitet ska tillerkännas fartyg, villkoren för fartygsregistrering inom dess territorium samt villkor för rätten att föra dess flagg. Vidare framgår att fartyg har den stats nationalitet vars flagg de äger rätt att föra, att det måste föreligga ett verkligt samband mellan staten och fartyget samt att varje stat ska, för fartyg som den har tillerkänt rätt att föra dess flagg, utfärda dokument som utvisar detta. Enligt artikel 94 ska varje stat med avseende på administrativa och sociala frågor utöva faktisk jurisdiktion och kontroll över fartyg som för dess flagg. Av artikeln framgår vidare att varje stat ska föra ett fartygsregister som innehåller namn och kännetecknande uppgifter vad avser fartyg som för dess flagg med vissa undantag. Varje stat ska vidta åtgärder i fråga om fartyg under dess flagg som är nödvändiga för att trygga säkerheten till sjöss.

Svenska bestämmelser om fartygs nationalitet och om det svenska fartygsregistret finns i 1 kap. sjölagen (1994:1009).

Fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningens tillämpningsområde är av den storleken att de ska vara registrerade i det svenska fartygsregistret. I fartygsregistret finns i dag cirka 200 fartyg med en bruttodräktighet på mer än 500. Dessa fartyg ägs uteslutande av juridiska personer.

Närmare bestämmelser om det svenska fartygsregistret finns i fartygsregisterförordning (1975:927). Där och i sjölagen finns även bestämmelser om avregistrering. För avregistrering från fartygsregistret krävs angivande av grund. Om ett fartyg har sålts till utlandet eller avyttrats på annat sätt ska anmälan om registrering göras senast en månad därefter. Enligt förordningen är Transportstyrelsen registermyndighet.

Bedömningen är att med registrering i fartygsåtervinningsförordningen avses registrering i de nationella fartygsregistren eller de IMO:s register för sjöfarten (IMO:s globala integrerade sjöfartsinformationssystem, GISIS).

3.2 Definitioner

Förordningens definitioner finns i artikel 3.

Av artikel 3.2 a framgår att vid tillämpning av artiklarna 7.2 d, 13, 15 och 16 har definitionerna av *avfall*, *farligt avfall*, *behandling* och *avfallshantering* samma innebörd som i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (avfallsdirektivet).

I artikel 3.15 i avfallsdirektivet finns en definition av återvinning. Definitionen har genomförts i 15 kap. 6 § miljöbalken. Där anges att med återvinna avfall avses att vidta en åtgärd som innebär att avfall kommer till nytta som ersättning för något annat material eller förbereder det för en sådan nytta eller en åtgärd som innebär att avfall förbereds för återanvändning. Av beaktandesats 13 i fartygsåtervinningsförordningen framgår att begreppet *återvinning* inte bör ha samma innebörd i fartygsåtervinningsförordningen som enligt definitionen i avfallsdirektivet. Fartygsåtervinningsförordningen innehåller därför en särskild definition av begreppet fartygsåtervinning. Artikel 3.1.6 definierar *fartygsåtervinning* som aktiviteten att helt eller delvis ta isär ett fartyg på en fartygsåtervinningsanläggning för att ta till vara delar och material för omarbetning, förberedelse för återanvändning eller återanvändning, samtidigt som omhändertagandet av farligt, och annat, material säkerställs, vilket också inkluderar lagring och behandling av delar och material på plats. Vidare bearbetning eller bortforsling till andra anläggningar omfattas dock inte.

Inför att ett fartyg ska återvinnas ska fartygsägaren uppfylla vissa skyldigheter. Vissa krav i förordningen gäller endast för nya fartyg. Om det inte är fråga om ett nytt fartyg används begreppet befintligt eller existerande fartyg. Med *nytt fartyg* avses ett fartyg för vilket ett kontrakt är ingånget den 31 december 2018 eller därefter, eller för vilket det inte finns något kontrakt men vars köl har sträckts eller som har nått ett motsvarande byggnadsstadium sex månader efter den 31 december 2018 eller vars leverans sker 30 månader efter den 31 december 2018 (artikel 3.1.2). Befintligt eller existerande fartyg definieras inte i förordningen.

Med *fartygsägare* avses enligt artikel 3.1.14 den fysiska eller juridiska person som är registrerad som ägare av fartyget. Även sådana personer som äger fartyget under en begränsad tid i väntan på

att det ska säljas eller överlämnas till en fartygsåtervinningsanläggning omfattas. Om det inte finns någon registrering är den fysiska eller juridiska person som äger fartyget att betrakta som fartygsägare. Någon annan fysisk eller juridisk person som har övertagit fartygets drift, t.ex. chefen eller bareboatfraktaren (den som hyr ett fartyg utan besättning), kan också betraktas som ägare. Om ett fartyg ägs av ett land men drivs av ett företag som i det landet är registrerat som fartygsoperatör anses företaget vara fartygsägare.

Fartygsåtervinningsanläggning är ett angivet område som är ett varv eller anläggning i ett EU-land eller ett tredjeland och som används för att återvinna fartyg (artikel 3.1.7).

Fartygsåtervinningsföretag är den som äger fartygsåtervinningsanläggningen eller en annan organisation eller en fysisk eller juridisk person som har åtagit sig ansvaret för att genomföra fartygsåtervinningsverksamheten i stället för ägaren till fartygsåtervinningsanläggningen (artikel 3.1.8).

Fartygets återvinningsplan är den plan som tas fram av den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen för varje enskilt fartyg som ska återvinnas under dess ansvar, med beaktande av relevanta riktlinjer och resolutioner från IMO (artikel 3.1.16).

Återvinningsintyg är ett fartygsspecifikt intyg som utfärdas till fartyg som för en medlemsstats flagg, i enlighet med kraven i artikel 9.9 och som kompletteras med en förteckning över farliga material i enlighet med artikel 5.7 och fartygets godkända återvinningsplan enligt artikel 7 (artikel 3.1.22). I begreppet *farligt material* innefattas alla material eller ämnen som kan vara skadliga för människors hälsa, och/eller miljön (artikel 3.1.4). Ett *inventeringsintyg* är ett fartygsspecifikt intyg som utfärdas för fartyg som för en medlemsstats flagg och som kompletteras av en förteckning över farliga material (artikel 3.1.21).

Ansvarig myndighet är den statliga myndighet som har utsetts av en medlemsstat att ansvara för uppgifter relaterade till fartyg som för det landets flagg eller som verkar med det landets godkännande (artikel 3.1.9). Med *behörig myndighet* avses en eller flera statliga myndigheter som en medlemsstat eller ett tredjeland har utsett att ansvara för fartygsåtervinningsanläggningar, inom ett definierat geografiskt område eller ett kunskapsområde, med avseende på all verksamhet inom den statens jurisdiktion (artikel 3.1.11). Med *erkänd organisation* avses en organisation som har erkänts i enlighet

med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (artikel 3.1.10). Det är EU-kommissionen (kommissionen) som efter begäran från en medlemsstat beviljar organisationer som uppfyller i förordningen angivna krav erkännande (artikel 4 i förordning (EG) nr 391/2009).

Av den svenska fartygsåtervinningsförordningen framgår dels att Transportstyrelsen är ansvarig myndighet enligt fartygsåtervinningsförordningen (2 §), dels att Naturvårdsverket är behörig myndighet och som sådan fullgör dels de uppgifter som enligt fartygsåtervinningsförordningen ankommer på den behöriga myndigheten, dels de uppgifter som följer av artiklarna 14.2–5 och 16.6 i samma förordning.

Som kommer att framgå nedan ställer förordningen en del krav på den som ansvarar för driften av en fartygsåtervinningsanläggning. Bl.a. är det den driftsansvariga för fartygsåtervinningsanläggningen som ansvarar för att ta fram en fartygsspecifik återvinningsplan för fartyg som ska återvinnas under dess ansvar (artiklarna 7.2 a och 3.1.16). I förordningen definieras inte vem som är att anse som driftsansvarig.

3.3 Kontroll av farliga material

I Hong Kong-konventionen fastställs uttryckligen att parterna får införa strängare regler i överensstämmelse med internationell rätt när det gäller säker och miljöriktig fartygsåtervinning i syfte att hindra, reducera eller minimera negativa effekter på människors hälsa och miljön. Mot denna bakgrund innehåller fartygsåtervinningsförordningen bestämmelser om skydd mot eventuella negativa effekter av farliga material ombord på alla fartyg som anlöper en hamn eller ankarplats i en medlemsstat. En sådan bestämmelse är artikel 4 om kontroll av farliga material.

I artikel 4 i den svenska versionen av förordningen anges att installation och användning ombord på fartyg av sådana farliga material som avses i förordningens bilaga I ”ska förbjudas eller begränsas”, enligt vad som föreskrivs i bilagan”. I de franska och tyska översättningarna är det dock uppenbart att avsikten med förord-

ningen är att direkt förbjuda eller begränsa installation eller användning ombord på fartyg av de farliga material som listas i bilagan ("est interdit ou soumise" och "ist verboten oder eingeschränkt"). Någon ytterligare reglering är inte avsedd för att det ska bli fråga om ett förbud mot dessa material. Sverige kommer att begära rättelse av den svenska versionen och promemorian utgår från att förordningen anger ett förbud mot att använda eller begränsa de i bilagan angivna farliga materialen i den utsträckning som anges där.

Av bilagan följer att det bl.a. är förbjudet att ombord på ett fartyg installera eller använda material som innehåller asbest, ozonnedbrytande ämnen, polyklorerade bifenylor (PCB) och perfluoroktansulfonsyra (PFOS). Det är också förbjudet att använda påväxthindrande system som innehåller tennorganiska föreningar som fungerar som biocider.

Fartygsägaren ansvarar för att se till att farliga material inte installeras eller används ombord på sådana fartyg som omfattas av förordningen (artikel 4). De farliga material som avses anges i bilaga I till förordningen. Kravet gäller för både nya och befintliga fartyg.

För fartyg som för ett tredjelands flagg gäller förbudet att installera eller använda farliga material ombord på fartyget när fartyget befinner sig i en hamn eller ankringsplats i en medlemsstat (artikel 12.2). Förbudet omfattar samtliga ämnen i bilaga I förutom PFOS. Det framgår av en fotnot i bilagan.

3.4 Skyldighet att medföra en förteckning över farliga material

Att hålla en förteckning över farliga material som finns ombord på ett fartyg under hela dess livscykel utgör ett viktigt krav i Hong Kong-konventionen och i fartygsåtervinningsförordningen. Av artikel 5.1 i fartygsåtervinningsförordningen framgår därför att varje nytt fartyg ombord ska medföra en förteckning över farliga material som ingår i fartygets konstruktion och utrustning. Vad som avses med nytt fartyg anges i artikel 3.1.2, se ovan under avsnitt 3.2.

Förteckningen över farliga material ska, enligt artikel 5.1, åtminstone ange de farliga material som avses i bilaga II, var materialen finns och deras ungefärliga mängder. De material som listas i bilagan

är, förutom de material som framgår av bilaga I, bl.a. kadmium, bly och kvicksilver.

Det är alltså inte förbjudet att ombord på fartyg använda eller installera materialen som anges i bilaga II, men de ska anges på föreskrivet sätt i förteckningen. Förteckningen ska avse det specifika fartyget och visa att de förbud och begränsningar i fråga om att installera eller använda farliga material som följer av artikel 4 respekteras. När förteckningen sammanställs ska relevanta riktlinjer från IMO beaktas (artikel 5.3 d).

Förteckningen ska, enligt artikel 5.5, bestå av tre delar, en delförteckning över farliga material (del I), en delförteckning över det avfall som uppstått på fartyget och som finns ombord på fartyget (del II) och en delförteckning över det förrådsmaterial som finns ombord på fartyget (del III). Del I av förteckningen över farliga material ska regelbundet ses över och uppdateras under fartygets hela livslängd, och omfatta nya installationer som innehåller farliga material som avses i bilaga II och relevanta ändringar av fartygets konstruktion och utrustning (artikel 5.6).

Förteckningen över farliga material ska verifieras av antingen den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den har auktoriserat (artikel 5.3 d). Som nämnts ovan är den ansvariga myndigheten i Sverige Transportstyrelsen, som därmed är den myndighet som ansvarar för att verifiera förteckningar över farliga material i fråga om svenskflaggade fartyg i den mån uppgiften inte har överlåtits till en erkänd organisation som myndigheten har auktoriserat.

Befintliga fartyg och fartyg som ska återvinnas ska, så lång som det är praktiskt möjligt, uppfylla samma krav som nya fartyg i fråga om förteckningen över farliga material (artikel 5.2).

Av artikel 5.7 framgår att innan ett fartyg återvinns ska, med beaktande av relevanta riktlinjer från IMO, förteckningen över farliga material, utöver den regelbundet korrekt uppdaterade del I, även innehålla del II om fartygsgenererat avfall och del III avseende förrådsmaterial samt ha verifierats av den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den har auktoriserat.

Av artikel 5.8 framgår att kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 24 med avseende på en uppdatering av posterna för förteckningen över farliga material i bilagorna I och II för att se till att åtminstone de ämnen som anges i

tilläggen I och II till Hongkongkonventionen finns med. Kommissionen ska anta en separat delegerad akt för varje ämne som ska läggas till i eller strykas från bilaga I eller II.

För fartyg som för ett tredjelands flagg gäller kravet på att medföra en förteckning över farliga material från och med den 31 december 2020 när fartyget anlöper en hamn eller en ankarplats i en medlemsstat (artiklarna 12.1 och 32.2 b).

3.5 Krav i fråga om besiktningar

Fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen ska vara föremål för kontroller under hela sin livscykel. Kontroller kan genomföras i form av inspektioner och besiktningar. Besiktningar och inspektioner skiljer sig åt på så sätt att en besiktning alltid är planerad. En inspektion kan företas oplanerat exempelvis när det finns misstanke om någon oegentlighet. Av artikel 8 framgår att fartygen bl.a. ska genomgå följande besiktningar:

- inledande besiktning (ska, enligt artikel 8.4, genomföras innan nya fartyg tas i bruk eller innan inventeringsintyget utfärdas och i fråga om befintliga fartyg senast den 31 december 2020),
- besiktningar för förnyande av intyg för att säkerställa att förteckningen över farliga material uppfyller kraven enligt förordningen (ska, enligt artikel 8.5, genomföras med det intervall som den ansvariga myndigheten fastställer, vilket inte får överstiga fem år),
- tilläggsbesiktning (ska, enligt artikel 8.6, på begäran av fartygsägaren genomföras efter bl.a. ändring av fartygets konstruktion för att säkerställa att fartyget uppfyller kraven i förordningen), och
- slutlig besiktning (ska, enligt artikel 8.7, genomförs innan fartyget tas ur bruk och återvinning påbörjas).

Besiktningarna ska utföras av den ansvariga myndighetens tjänstemän eller av en erkänd organisation som den har auktoriserat och med beaktande av relevanta riktlinjer från IMO (artikel 8.1). I fråga

om befintliga fartyg kan den inledande och slutliga besiktningen genomföras vid ett och samma tillfälle (artikel 8.8).

Om den ansvariga myndigheten använder erkända organisationer för att genomföra besiktningar av fartyg i enlighet med artikel 8.1 ska den enligt artikel 8.2 åtminstone delegera sådana erkända organisationer rätten att genomföra besiktningar (om det begärs av relevanta myndigheter i en medlemsstat) och kräva att de fartyg organisationerna besiktigar följer fartygsåtervinningsförordningen.

Det är Transportstyrelsen som i egenskap av ansvarig myndighet i fartygsåtervinningsförordningens mening ansvarar för att besiktiga svenskflaggade fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen, i den mån uppgiften inte har överlåtits till en erkänd organisation som myndigheten har auktoriserat (artikel 3.1.9 i fartygsåtervinningsförordningen och 3 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen).

Inventeringsintyg

När en inledande besiktning eller besiktning för förnyande av intyg har utförts utan anmärkning ska den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat utfärda ett inventeringsintyg (artikel 9.1). Intyget ska kompletteras med förteckningen över farliga material och gäller för en viss period som den ansvariga myndigheten fastställer, dock högst fem år (artiklarna 9.1 och 10.1).

Det är Transportstyrelsen som i egenskap av ansvarig myndighet i fartygsåtervinningsförordningens mening ansvarar för att utfärda inventeringsintyg för svenskflaggade fartyg (artikel 3.1.9 i fartygsåtervinningsförordningen och 3 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen).

Av artikel 9.1 framgår att kommissionen ska anta genomförandakter i syfte att fastställa formatet för inventeringsintyget (det s.k. inventeringsintyget avseende farliga material) för att säkerställa att det står i överensstämmelse med tillägg 3 till Hongkongkonventionen. Kommissionen har antagit en sådan genomförandakt genom sitt genomförandebeslut (EU) 2016/2325 av den 19 december 2016 om formatet för det inventeringsintyg avseende farliga

material som utfärdas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg.

Av artikel 9.2 framgår att på fartygsägarens begäran ska antingen den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat godkänna ett inventeringsintyg efter det att tilläggsbesiktningen enligt artikel 8.6 har genomförts utan anmärkning.

Särskilt om den slutliga besiktningen

En förutsättning för att få börja återvinna ett fartyg är att fartyget har varit föremål för en slutlig besiktning. Den slutliga besiktningen har enligt artikel 8.7 till syfte att bekräfta att förteckningen över farliga material uppfyller kraven i artikel 5, att fartygets återvinningsplan på ett korrekt sätt återspeglar informationen i förteckningen över farliga material och uppfyller kraven i artikel 7 samt att den fartygsåtervinningsanläggning där fartyget ska återvinnas finns upptagen i den europeiska förteckningen.

Återvinningsintyg

Av artikel 9.9 följer att efter det att en slutlig besiktning har genomförts utan anmärkningar i enlighet med artikel 8.7 ska den ansvariga myndigheten, eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten auktoriserat, utfärda ett återvinningsintyg. Återvinningsintyget ska åtföljas av förteckningen över farliga material och fartygets återvinningsplan.

I Sverige är det Transportstyrelsen som i egenskap av ansvarig myndighet i fartygsåtervinningsförordningens mening ansvarar för att utfärda återvinningsintyg för svenskflaggade fartyg i den mån uppgiften inte har överlåtits till en erkänd organisation som myndigheten har auktoriserat (artikel 3.1.9 i fartygsåtervinningsförordningen och 3 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen).

Av artikel 9.9 andra stycket framgår att kommissionen ska anta genomförandeakter i syfte att fastställa formatet för återvinningsintyget för att säkerställa att det står i överensstämmelse med tillägg 4 till Hongkongkonventionen. Kommissionen har antagit en sådan

genomförandeakt genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2321 av den 19 december 2016 om formatet för det återvinningsintyg som utfärdas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg.

3.6 Krav i fråga om fartygsåtervinningsanläggningar

Den europeiska förteckningen över auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar

I syfte att säkerställa att fartyg som för en medlemsstats flagg sänds till fartygsåtervinningsanläggningar som tillämpar säkra och miljövänliga metoder för demontering av fartyg och för att underlätta flaggstatens kontroll av fartyg som ska återvinnas föreskriver fartygsåtervinningsförordningen att kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa en europeisk förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar, den s.k. den europeiska förteckningen (artikel 16 och beaktandesats 7). Fartygsägare ska se till att fartyg som ska återvinnas endast återvinns vid fartygsåtervinningsanläggningar som är upptagna på förteckningen (artikel 6.2 a). I artikel 16.2 anges vilka uppgifter förteckningen ska innehålla, så som t.ex. fartygstyp och storlek på de fartyg som kan återvinnas (16.2 a).

Kommissionen antog den första europeiska förteckningen över auktoriserade anläggningar i december 2016, kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2323 av den 19 december 2016 om inrättande av den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg, och har därefter uppdaterat förteckningen vid ett flertal tillfällen. Senast genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2020/95 av den 22 januari 2020 om ändring av genomförandebeslut (EU) 2016/2323 om inrättande av den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013. På den europeiska förteckningen finns, i och med beslutet den 22 januari 2020, 41 fartygsåtervinningsanläggningar, 34 belägna i tolv medlemsstater inklusive Norge och sju belägna i tredjeland (sex i Turkiet och en i USA). Förteckningen offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning och på kommissionens webbplats.

Förteckningen är indelad i två delar, fartygsåtervinningsanläggningar i en medlemsstat (del A) och fartygsåtervinningsanläggningar i ett tredjeland (del B). Av förteckningen framgår bl.a. fartygstyper och storlek på de fartyg som kan återvinnas på anläggningen, vilken återvinningsmetod som används och om den behöriga myndigheten tillämpar uttryckligt eller tyst förfarande för att godkänna ett fartygs återvinningsplan. Allt enligt kraven i artikel 16.2.

Krav för att en fartygsåtervinningsanläggning ska tas upp på den europeiska förteckningen

Vad som krävs för att en anläggning som är belägen i ett EU-land ska tas upp på den europeiska förteckningen följer av artikel 13. Ett grundläggande krav är att anläggningen är auktoriserad av de behöriga myndigheterna att bedriva sin fartygsåtervinningsverksamhet. Anläggning ska därutöver bl.a. utformas, konstrueras och drivas på ett miljöriktigt sätt. I det ingår att den ska drivas från permanenta konstruktioner. Vidare ska en särskild plan för anläggningen utarbetas liksom en krisberedskaps- och krishanteringsplan. Fartygsåtervinningsförordningen innehåller även bl.a. krav på att det ska inrättas ett övervakningssystem, att alla läckage ska kunna kontrolleras, att avfall som uppstår vid fartygsåtervinningsanläggningen ska dokumenteras och att olyckor m.m. ska rapporteras. För att få föras upp på den europeiska förteckning krävs också ett åtagande om att den driftsansvariga för fartygsåtervinningsanläggningen ska uppfylla kraven i artikel 13.2, dvs. bl.a. meddela den ansvariga myndigheten där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen när fartygsåtervinningsanläggningen är redo att inleda återvinningen av fartyget.

Av artikel 14. 1 framgår att det är den behöriga myndigheten som ska auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar inom dess territorium som uppfyller kraven i artikel 13. Beslut om auktorisation ska därmed fattas av den behöriga myndigheten i det land där anläggningen är belägen. Auktorisation får beviljas för högst fem år. När en fartygsåtervinningsanläggning har auktoriserats ska den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen om detta (artikel 14.5). Av artikel 14.2 följer att medlemsstaterna ska fastställa och uppdatera en förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som har auktoriserats. Förteckningen ska anmälas till kommissionen (artikel 14.3).

Om en fartygsåtervinningsanläggning inte längre uppfyller kraven i artikel 13 ska den medlemsstat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen tillfälligt upphäva eller återkalla dess auktorisering eller kräva att det berörda fartygsåtervinningsföretaget vidtar rättelse och utan dröjsmål underrätta kommissionen om detta (artikel 14.4). Enligt artikel 16.6 ska medlemsstaterna förse kommissionen med all information som kan vara relevant när det gäller uppdateringen av den europeiska förteckningen.

I Sverige är Naturvårdsverket behörig myndighet och därmed den myndighet som auktoriserar fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige. Det framgår av 2 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen. Där anges att Naturvårdsverket är behörig myndighet enligt fartygsåtervinningsförordningen och fullgör de uppgifter som enligt den förordningen ankommer på den behöriga myndigheten samt de uppgifter som följer av artiklarna 14.2–5 och 16.6 i samma förordning. Det innebär att Naturvårdsverket även ansvarar för att fastställa och upprätta en förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriseras i Sverige, anmäla förteckningen till kommissionen, underrätta kommissionen om auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar, upphäva eller återkalla auktoriseringar eller kräva att berörda fartygsåtervinningsföretag vidtar rättelse samt underrätta kommissionen om detta samt att i övrigt förse kommissionen med all information som kan vara relevant när det gäller uppdateringen av den europeiska förteckningen.

Av 4 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen anges vad en ansökan om auktorisation ska innehålla, så som uppgifter om typ av och storlek på de fartyg som kan återvinnas vid anläggningen, uppgifter om vilka återvinningsmetoder som verksamheten omfattar, uppgift om maximal årlig kapacitet för fartygsåtervinningsanläggningen, och det som i övrigt behövs för att visa att kraven i artikel 13 i fartygsåtervinningsförordning är uppfyllda, inklusive nödvändiga tillstånd för verksamheten. Som nämnts finns krav på tillstånd (tillståndsplikt A) för att återvinna avfall genom att yrkesmässigt omhänderta sådana fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen för återvinning i 29 kap. 57 § miljöprövningsförordningen.

Krav på en fartygsåtervinningsanläggning belägen i ett tredjeland

Ett fartygsåtervinningsföretag som äger en fartygsåtervinningsanläggning i ett tredjeland och som avser att genomföra återvinning av ett fartyg som för en medlemsstats flagg måste ansöka hos kommissionen om att anläggningen ska tas upp på den europeiska förteckningen (artikel 15.1). Vad ansökan ska innehålla framgår av artikel 15.2. Ansökan ska bl.a. åtföljas av bevis för att anläggningen uppfyller kraven i artikel 13. Genom ansökan godkänner företaget att anläggningen kan bli föremål för en anläggningsinspektion (artikel 15.4).

Av artikel 15.3 framgår att kommissionen har befogenhet att anta genomförandeakter för att ange formatet för den information som krävs för att identifiera fartygsåtervinningsanläggningen. Kommissionen har antagit en sådan genomförandeakt genom sitt genomförandebeslut (EU) 2015/2398 av den 17 december 2015 om uppgifter och handlingar avseende en ansökan rörande en fartygsåtervinningsanläggning i ett tredjeland vilka ska upptas i den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar.

3.7 Krav på fartygsägare inför fartygsåtervinning

Artikel 6 reglerar skyldigheter för fartygsägaren. Som redan nämnts har en fartygsägare en skyldighet att se till att fartyg som ska återvinnas endast återvinns vid sådana fartygsåtervinningsanläggningar som är upptagna på den europeiska förteckningen (artikel 6.2 a). Fartygsägaren ska förse den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen under vilkens ansvar fartyget ska återvinnas med all relevant information om fartyget som behövs för att den driftsansvariga ska kunna upprätta den fartygsspecifika återvinningsplan (fartygets återvinningsplan) som enligt artikel 7 ska utarbetas innan någon återvinning får påbörjas (jfr artiklarna 3.1.16, 6.1 a och 7.2).

Fartygsägaren ska vidare, innan fartyget får återvinnas, skriftligen anmäla sin avsikt att återvinna fartyget till den berörda ansvariga myndigheten inom den tidsfrist som myndigheten fastställer (artikel 6.1 b). Någon sådan tidsfrist har inte fastställts.

Fartygsägarens anmälan om sin avsikt att återvinna fartyget ska åtminstone omfatta förteckningen över farliga material och all

relevant information om fartyget som behövs för upprättandet av fartygets återvinningsplan (artikel 6.1 b). Vad fartygets återvinningsplan ska innehålla framgår av artikel 7.2 och avsnitt 3.8 nedan. Där framgår bl.a. att flera återvinningsplaner kan behöva utarbetas om flera återvinningsanläggningar ska användas, t.ex. för att hantera avfall som genereras under återvinningen av fartyget (artikel 7.2 e). Det framgår också att återvinningsplanen ska ange i vilken mån eventuellt förberedande arbete kommer äga rum på annan plats än den fartygsåtervinningsanläggning som har angetts i fartygets återvinningsplan, var fartyget kommer förvaras under återvinningen och en kortfattad plan för ankomsten (7.2 b).

Fartygsägare ska se till att fartyg som ska återvinnas innan de anländer till ansvarig fartygsåtervinningsanläggning handhas så att restprodukter från fraktat material, återstående bunkerolja och fartygsgenererat avfall ombord minimeras (artikel 6.2 b).

Innan någon fartygsåtervinning får påbörjas ska fartygsägaren se till att det fartyg som ska återvinnas har ett återvinningsintyg, utfärdat av den ansvariga myndigheten i flaggstaten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten auktoriserat efter mottagandet av en i enlighet med artikel 7.3 godkänd återvinningsplan för fartyget (artikel 6.2 c). Fartygsägaren ska även se till att den driftsansvariga på anläggningen får en kopia av återvinningsintyget som har utfärdats i enlighet med artikel 9 (artikel 6.4).

Fartygsägaren ansvarar för att tankfartyg anländer till återvinningsanläggningen med lasttankar och pumprum i ett sådant skick att utrymmena kan certifieras som säkra för heta arbeten (artikel 6.3).

Ansvar för fartyget i samband med återvinningen regleras i artikel 6.5. Där framgår att fartygsägaren ansvarar för fartyget, och ska se till att det fortsätter att uppfylla de krav som uppställs av den ansvariga myndigheten i den medlemsstat vars flagg den för, fram till den tidpunkt då den driftsansvarige för fartygsåtervinningsanläggningen godtar ansvaret för det. Den driftsansvarige för fartygsåtervinningsanläggningen får vägra att ta emot fartyget för återvinning om dess skick i stor utsträckning avviker från uppgifterna i inventeringsintyget, inklusive om del I i förteckningen över farliga material inte har setts över och uppdaterats korrekt eller inte visar ändringar av fartygets konstruktion och utrustning. Under sådana omständigheter ska fartygsägaren behålla ansvaret för fartyget och upplysa den ansvariga myndigheten om detta utan dröjsmål.

3.8 Krav på den som är driftsansvarig

Som nämnts definierar förordningen inte vem som är att anse som driftsansvarig på en fartygsåtervinningsanläggning. Förordningen innehåller dock ett flertal bestämmelser som riktar sig till direkt den driftsansvariga för en fartygsåtervinningsanläggning.

Ta fram fartygsspecifika återvinningsplaner

Som redan har framgått ska den driftsansvariga på en fartygsåtervinningsanläggning, innan någon återvinning får påbörjas, för varje enskilt fartyg som ska återvinnas under dess ansvar ta fram en fartygsspecifik återvinningsplan. Detta, liksom att återvinningsplanen ska tas fram i enlighet med relevanta bestämmelser i Hong Kong-konventionen samt med beaktande av relevanta riktlinjer från IMO och information som fartygsägaren har tillhandahållit enligt artikel 6.1, framgår av artiklarna 7.1–2 och 3.1.16.

Vad återvinningsplanen ska innehålla framgår av artikel 7.2. Det ska bl.a. framgå om och i vilken mån eventuellt förberedande arbete kommer äga rum på annan plats än den fartygsåtervinningsanläggning som har angetts i fartygets återvinningsplan, var fartyget kommer förvaras under återvinningen och en kortfattad plan för ankomsten och den s.k. säkra placeringen av det specifika fartyget (artikel 7.2 b). Planen ska vidare innehålla information om under vilka förutsättningar fartyget är säkert att beträda (uttrycket definieras i artikel 3.1.18 och innebär att ett utrymme uppfyller kriterier avseende bl.a. syrenivå och gifter inom tillåtna gränser) och säkert för heta arbeten (uttrycket definieras i artikel 3.1.19 och innebär bl.a. att utrymmet uppfyller kriterier avseende säkra icke-explosiva förhållanden).

Planen ska också innehålla information om typ av och mängder farliga material samt om avfall som genereras vid återvinning, inklusive vilka material och avfall som har angetts i förteckningen över farliga material. Det ska även anges hur det avfall som genereras kommer att hanteras och lagras på fartygsåtervinningsanläggningen och de anläggningar dit avfallet därefter kan komma att skickas. Om flera anläggningar ska användas behöver en återvinningsplan utarbetas separat för varje anläggning och ange dels i vilken ordnings-

följd de olika anläggningarna kommer att användas, dels den verksamhet som får bedrivas vid respektive anläggning (artikel 7.2 e).

Återvinningsplanen ska enligt artikel 17.1 upprättas på ett språk som den stat som har auktoriserat fartygsåtervinningsanläggningen godkänner. Om språket inte är engelska, franska eller spanska ska fartygets återvinningsplan översättas till ett av de språken, om inte den ansvariga myndigheten anser en översättning obehövlig.

Förmedla information

Återvinningsplanen

Den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen ska skicka fartygets återvinningsplan till fartygsägaren och den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat efter det att planen har godkänts i enlighet med artikel 7.3 (artikel 13.2 a). Med ansvarig myndighet avses i enlighet med definitionen av ansvarig myndighet i artikel 3.1.9 den statliga myndighet som har utsetts av en medlemsstat att ansvara för uppgifter relaterade till fartyg som för den statens flagg eller verkar med den statens godkännande. Det innebär att om ett fartyg återvinns i en annan medlemsstat än den medlemsstat där fartyget är registrerat, så ska den driftsansvariga för ansvarig fartygsåtervinningsanläggning skicka den godkända återvinningsplanen till den ansvariga myndigheten i landet där fartyget är registrerat. Den som är driftsansvarig på en fartygsåtervinningsanläggning som ansvarar för återvinningen av ett svenskflaggat fartyg ska alltså skicka den godkända återvinningsplanen till Transportstyrelsen eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat.

Rapporten om planerad start av fartygsåtervinning

Den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen ska meddela den ansvariga myndigheten i flaggstaten att fartygsåtervinningsanläggningen i alla hänseenden är redo att inleda återvinningen av fartyget, en s.k. rapport om planerad start av fartygsåtervinning (artiklarna 3.1.9 och 13.2 b).

Av artikel 13.3 framgår att kommissionen ska anta genomförandeakter som fastställer formatet för rapport som krävs enligt artikel 13.2 b. Kommissionen har antagit en sådan genomförandeakt genom sitt genomförandebeslut (EU) 2016/2324 av den 19 december 2016 om formatet för den rapport om planerad start av fartygsåtervinning som krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg.

Intyget om slutförd återvinning

När den fullständiga eller delvisa återvinningen av fartyget har slutförts är den driftsansvariga enligt artikel 13.2 c skyldig att skicka ett intyg om slutförd återvinning till den ansvariga myndigheten som har utfärdat återvinningsintyget för fartyget.

Ett intyg om slutförd återvinning definieras som nämnts som ett skriftlig utlåtande där den driftsansvarige på fartygsåtervinningsanläggningen bekräftar att fartygsåtervinningen har genomförts i enlighet med förordningen (artikel 3.1.20). Intyget ska skickas inom 14 dagar från och med datumet för den fullständiga eller delvisa återvinningen i enlighet med fartygets återvinningsplan. Intyget ska innehålla en rapport om eventuella incidenter och olyckor som har skadat människors hälsa eller miljö.

Av artikel 13.3 framgår att kommissionen ska anta genomförandeakter som fastställer formatet för det intyg som krävs enligt artikel 13.2 c. Kommissionen har antagit en sådan genomförandeakt genom sitt genomförandebeslut (EU) 2016/2322 av den 19 december 2016 om formatet för det intyg om slutförd fartygsåtervinning som krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg.

3.9 Krav på den behöriga myndigheten

Som nämnts definierar förordningen behörig myndighet som en eller flera statliga myndigheter som en medlemsstat eller ett tredjeland har utsett att ansvara för fartygsåtervinningsanläggningar inom ett definierat geografiskt område eller et kunskapsområde med avseende på all verksamhet inom den statens jurisdiktion (artikel 3.1.11).

Ett av den behöriga myndighetens ansvarsområden är att auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar. Av artikel 14.1 följer att beslut om auktorisation av en fartygsåtervinningsanläggning som uppfyller kraven i artikel 13 ska fattas av den behöriga myndigheten i det land där anläggningen är belägen.

Som redan har framgått ska den driftsansvarige på en fartygsåtervinningsanläggning, innan någon återvinning får påbörjas, för varje enskilt fartyg som ska återvinnas under dess ansvar ta fram en fartygsspecifik återvinningsplan. Den behöriga myndigheten i landet där anläggningen är belägen ansvarar därefter för att godkänna återvinningsplanerna för fartyg som ska återvinnas på anläggningen. Av artikel 7.3 framgår att behörig myndighet i förekommande fall ska ge fartygets återvinningsplan ett tyst eller uttryckligt godkännande i enlighet med uppställda krav i den stat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen. Uttryckligt godkännande har getts om den behöriga myndigheten har översänt ett skriftligt meddelande om sitt beslut avseende fartygets återvinningsplan till den driftsansvarige på fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och den ansvariga myndigheten. Tyst godkännande ska anses ha getts om den behöriga myndigheten inte har översänt och enligt artikel 15.2 b har anmält skriftliga invändningar mot fartygets återvinningsplan till den driftsansvarige på fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och den ansvariga myndigheten inom en handläggningstid som, i förekommande fall, fastställts i enlighet med krav uppställda av den stat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen.

Naturvårdsverket har utsetts till behörig myndighet genom 2 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen och ska enligt paragrafen fullgöra de uppgifter som enligt fartygsåtervinningsförordningen ankommer på den behöriga myndigheten. Därmed är det Naturvårdsverket som redan i dag ansvarar för att auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige och godkänna återvinningsplaner för fartyg som ska återvinnas på fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige.

3.10 Krav på den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat

Som nämnts definierar förordningen ansvarig myndighet som en statlig myndighet som har utsetts av en medlemsstat att ansvara för uppgifter relaterade till fartyg som för den statens flagg eller verkar med den statens godkännande (artikel 3.1.9).

Transportstyrelsen har utsetts till ansvarig myndighet genom 2 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen. Av bestämmelsen framgår att Transportstyrelsen är ansvarig myndighet enligt fartygsåtervinningsförordningen.

När fartygsåtervinningsförordningen anger att den ansvariga myndigheten ska göra något anges i regel som alternativ att uppgiften kan utföras av en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat.

De uppgifter som enligt fartygsåtervinningsförordningen får utföras av såväl den ansvariga myndigheten som en av den ansvariga myndigheten auktoriserad erkänd organisation är att

- verifiera förteckningen över farliga material (artikel 5.2 d),
- besiktiga fartyg (artikel 8),
- godkänna och utfärda inventeringsintyg samt förlänga ett inventeringsintygs giltighet (artikel 9.1–5),
- utfärda återvinningsintyg (artikel 9.9), och
- ta emot fartygets godkända återvinningsplan (artikel 13.2 a).

I fråga om följande uppgifter, som den ansvariga myndigheten ska utföra enligt förordningen, innehåller förordningen ingen möjlighet att överlåta utförandet på en auktoriserad erkänd organisation

- fastställa den tidsfrist som en fartygsägare ska anmäla sin avsikt att återvinna fartyget inom och ta emot anmälningar från fartygsägare om deras avsikt att återvinna sina fartyg (artikel 6.1 b),
- fastställa med vilka intervall besiktning för förnyande av intyg ska genomföras (artikel 8.5),

- i enskilda fall avgöra under vilka omständigheter ett nytt inventeringsintygs giltighet inte behöver räknas från den dag då det befintliga intyget upphörde att gälla (artikel 9.6),
- i enskilda fall förlänga ett inventeringsintygs giltighetstid om ett fartyg inte befinner sig i den hamn eller ankarplats där det ska besiktigas när inventeringsintygets giltighetstid löper ut (artikel 9.7), och
- i enskilda fall förlänga ett inventeringsintygs giltighet om intyget avser ett fartyg som endast genomför kortare resor och intyget inte har förlängts enligt 9.7 (9.8).

Transportstyrelsen ansvarar därmed för att utföra de uppgifter som enligt fartygsåtervinningsförordningen ska utföras av den ansvariga myndigheten endast i den mån Transportstyrelsen inte har överlåtit åt en erkänd organisation att utföra sådana uppgifter.

Verifiera förteckningen över farliga material

Av artikel 5.3 d i fartygsåtervinningsförordningen framgår att förteckningen över farliga material som ska tas fram för nya och befintliga fartyg ska verifieras av antingen den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den har auktoriserat. Av artikel 5.7 framgår att förteckningen över farliga material, som ska ses över och uppdateras regelbundet under fartygets livslängd, ska ha verifierats av den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den har auktoriserat, innan ett fartyg återvinns.

Det är alltså Transportstyrelsen eller en erkänd organisation som Transportstyrelsen har auktoriserat som ansvarar för att verifiera förteckningen över farliga material för svenskflaggade fartyg.

Besiktiga fartyg

Enligt artikel 8.1 ska besiktningarna av fartyg utföras av den ansvariga myndighetens tjänstemän eller av en erkänd organisation som den har auktoriserat och med beaktande av relevanta riktlinjer från IMO. De besiktningar som avses är den inledande besiktningen, besiktningen för förnyande av intyg, tilläggsbesiktningen och den slutliga besiktningen, se artikel 8.3). Besiktningar för förnyande av

intyg för att säkerställa att förteckningen över farliga material uppfyller kraven enligt förordningen ska, enligt artikel 8.5, genomföras med det intervall som den ansvariga myndigheten fastställer, vilket inte får överstiga fem år. Det är alltså Transportstyrelsen eller en erkänd organisation som Transportstyrelsen har auktoriserat som ansvarar för att besiktiga svenskflaggade fartyg.

Utfärda och godkänna intyg, fastställa tidsfrister samt ta emot information

Utfärda och godkänna inventeringsintyg

När en inledande besiktning eller besiktning för förnyande av intyg har utförts utan anmärkning ska den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat utfärda ett inventeringsintyg (artikel 9.1). Den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat ska även godkänna ett inventeringsintyg på fartygsägarens begäran efter det att tilläggsbesiktningen enligt artikel 8.6 har genomförts utan anmärkning (artikel 9.2). Artikel 9.3–8 reglerar ansvaret för den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat att utfärda eller godkänna ett inventeringsintyg efter det att besiktningen för förnyande av intyg har genomförts utan anmärkning. Även artikel 9.5–8 reglerar ansvaret för den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har i fråga om inventeringsintyg. Av artikel 9.9 framgår att den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat ska utfärda ett återvinningsintyg efter det att en slutlig besiktning har genomförts utan anmärkning.

Som framgått tidigare har kommissionen fastställt formatet för inventeringsintyget. Av artikel 17.2 framgår att inventeringsintyg som utfärdats enligt artikel 9 ska upprättas på ett officiellt språk i den utfärdande ansvariga myndigheten. Om det språket inte är engelska, franska eller spanska ska en översättning till ett av de språken bifogas.

Det är alltså Transportstyrelsen eller en erkänd organisation som Transportstyrelsen har auktoriserat som ansvarar för att godkänna och utfärda inventeringsintyg för svenskflaggade fartyg.

Utfärda återvinningsintyg

Av artikel 9.9 följer att efter det att en slutlig besiktning har genomförts utan anmärkningar i enlighet med artikel 8.7 ska den ansvariga myndigheten, eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten auktoriserat, utfärda ett återvinningsintyg. Återvinningsintyget ska åtföljas av förteckningen över farliga material och fartygets återvinningsplan. Återvinningsintyget ska utfärdas för en period på högst tre månader (artikel 10.3). Med avvikelse från artikel 10.3 får giltighetstiden för ett återvinningsintyg förlängas av den ansvariga myndigheten eller av en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten auktoriserat för en enkel resa till fartygsåtervinningsanläggningen (artikel 10.5). Ett återvinningsintyg som utfärdats enligt artikel 9.9 ska upphöra att gälla om fartygets skick avviker från uppgifterna i inventeringsintyget (artikel 10.4).

Som framgått tidigare har kommissionen fastställt formatet för återvinningsintyget.

Av artikel 17.2 framgår att återvinningsintyget som utfärdats enligt artikel 9 ska upprättas på ett officiellt språk i den utfärdande ansvariga myndigheten. Om det språket inte är engelska, franska eller spanska ska en översättning till ett av de språken bifogas.

Av artikel 21 framgår att medlemsstaternas rapporteringsskyldighet bl.a. innefattar att till kommissionen överlämna en förteckning över fartyg som för medlemsstatens flagg och för vilka ett återvinningsintyg har utfärdats samt uppgift om fartygsåtervinningsföretagets namn och var fartygsåtervinningsanläggningen är belägen enligt återvinningsintyget.

Det är alltså Transportstyrelsen eller en erkänd organisation som Transportstyrelsen har auktoriserat som ansvarar för att utfärda återvinningsintyg för svenskflaggade fartyg.

Ta emot fartygets återvinningsplan

Som redan framgått ska den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen skicka fartygets återvinningsplan till fartygsägaren och den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat efter det att planen har godkänts i enlighet med artikel 7.3 (artikel 13.2 a).

Det är alltså Transportstyrelsen eller en erkänd organisation som Transportstyrelsen har auktoriserat som ansvarar för att ta emot återvinningsplaner för svenskflaggade fartyg.

Ta emot rapporten om planerad start av fartygsåtervinning

Som redan framgått ska den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen meddela den ansvariga myndigheten att fartygsåtervinningsanläggningen i alla hänseenden är redo att inleda återvinningen av fartyget genom en s.k. rapport om planerad start av fartygsåtervinning (artikel 13.2 b). Transportstyrelsen är därmed mottagare av rapporter om planerad start av fartygsåtervinning i fråga om fartyg som för svensk flagg.

Ta emot intyget om slutförd återvinning

När återvinningen av fartyget har slutförts ska den driftsansvariga för fartygsåtervinningsanläggningen skicka ett intyg om slutförd återvinning till den myndighet som utfärdade återvinningsintyget (artikel 13.2 c), dvs. den ansvariga myndigheten i flaggstaten. Transportstyrelsen är därmed mottagare av slutliga återvinningsintyg.

Ta emot fartygsägarens anmälan om återvinning av fartyg och fastställa tidsfrist för anmälan

Som framgått ska fartygsägaren skriftligen anmäla sin avsikt att återvinna sitt fartyg till berörd ansvarig myndighet, dvs. Transportstyrelsen i fråga om fartyg som för svensk flagg, inom den tidsfrist som den ansvariga myndigheten fastställer (artikel 6.1 b). Transportstyrelsen ansvarar därmed för att fastställa den tidsfrist som fartygsägare ska anmäla sin avsikt att återvinna sitt fartyg inom och för att ta emot dessa anmälningar.

Fastställa med vilka intervall som besiktning för förnyande av intyg ska göras

Av artikel 8.5 framgår att besiktning för förnyande av intyg ska genomföras med de intervall som den ansvariga myndigheten fastställer, dock högst fem år. Vidare framgår det att besiktningen för förnyande av intyg ska säkerställa att del I i förteckningen över farliga material uppfyller kraven enligt förordningen. Det är därmed Transportstyrelsen som ska fastställa med vilka intervall som besiktning för förnyande av intyg ska genomföras.

Förlänga inventeringsintygs giltighet

Av artikel 9.6 framgår att den ansvariga myndigheten under särskilda omständigheter får bestämma att ett nytt inventeringsintygs giltighet inte behöver räknas från den dag då det befintliga intyget upphörde att gälla. Av artikeln framgår att det nya intyget ska vara giltigt under en period om högst fem år från den dag då besiktningen för förnyande av intyg slutfördes.

Av artikel 9.7 framgår att den ansvariga myndigheten får förlänga ett inventeringsintygs giltighetstid om ett fartyg inte befinner sig i den hamn eller ankarplats där det ska besiktigas när inventeringsintygets giltighetstid löper ut. Av artikeln framgår vidare att inventeringsintygets giltighetstid får förlängas med en period om högst tre månader för att göra det möjligt för fartyget att avsluta sin resa till den hamn där det ska besiktigas samt att eventuell förlängning ska villkoras av att besiktningen slutförs i nämnda hamn innan fartyget lämnar den. Ett fartyg som beviljats en sådan förlängning ska, enligt artikeln, när det anlöper den hamn där det ska besiktigas inte ha rätt att, på grundval av denna förlängning, lämna hamnen utan att ha ett nytt intyg. När besiktningen för förnyande av intyg är slutförd ska det nya inventeringsintyget vara giltigt under en period om högst fem år från det att det befintliga intygets giltighetsdatum har löpt ut innan förlängningen beviljades.

Av artikel 9.8 framgår att den ansvariga myndigheten får förlänga ett inventeringsintygs giltighet om intyget avser ett fartyg som endast genomför kortare resor och intyget inte har förlängts enligt 9.7. Av artikeln framgår vidare att intyget får förlängas av med upp till en månad från intygets utgångsdatum. När besiktningen för

förnyande av inventeringsintyget har slutförts ska, enligt artikeln, det nya intyget vara giltigt under en period om högst fem år från det att det befintliga intygets giltighetsdatum har löpt ut innan förlängningen beviljades.

Övrigt

Av artikel 7.4 framgår att medlemsstaterna får anmoda den ansvariga myndigheten att till den behöriga myndigheten i den stat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen skicka den information som fartygsägaren lämnat enligt artikel 6.1 b och ett antal uppgifter som anges i artikeln, bl.a. datum för fartygets registrering i den stat vars flagg det för.

3.11 Hamnstatskontroll

Hamnstatskontroll, dvs. en tillsynsmyndighets tillsyn över utländska fartyg, regleras i artikel 11 i fartygsåtervinningsförordningen. Av artikeln följer att medlemsstaterna ska tillämpa förordningens kontrollbestämmelser för fartyg i enlighet med sin nationella rätt och med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (hamnstatskontrollsdirektivet).

Hamnstatskontrollsdirektivet syftar till att åstadkomma en drastisk minskning av antalet undermåliga fartyg i vatten under medlemsstaternas jurisdiktion, bl.a. genom att öka efterlevnaden av den internationella lagstiftningen om säkerhet till sjöss, sjöfartsskydd, skydd av den marina miljön och boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg och upprätta gemensamma kriterier för hamnstatens fartygskontroll samt införande av ett system för hamnstatskontroll, som innebär att alla fartyg inspekteras med en frekvens som följer av deras riskprofil och fartyg med högre riskprofil inspekteras mer ingående och oftare. Den internationella lagstiftning som direktivet tar sikte på är bl.a. 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), 1973 års internationella konvention till förhindrande av föroreningar från fartyg och 1978 års tilläggsprotokoll (MARPOL 73/78) samt den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbild-

ning, certifiering och vakthållning (STCW). Enligt hamnstatskontrollsdirektivet ska den behöriga myndigheten vid varje inledande inspektion säkerställa att inspektören åtminstone kontrollerar de certifikat och dokument som ska bevaras ombord enligt gemenskapens sjöfartslagstiftning (se artikel 13.1 a och bilaga IV punkt 49). Av fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) framgår att Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt hamnstatskontrollsdirektivet (6 kap. 1 c §).

Enligt fartygsåtervinningsförordningen ska varje inspektion inom ramen för hamnstatskontrollen i regel begränsas till en kontroll av om det finns antingen ett inventeringsintyg eller ett återvinningsintyg ombord som, om det är giltigt, ska anses som tillräckligt för att inspektionen ska godkännas (artikel 11.1). En utökad inspektion får dock företas av den berörda myndighet som utför hamnstatskontroll om ett fartyg inte har ett giltigt intyg eller om det föreligger starka skäl att tro att fartygets skick i stor utsträckning avviker från uppgifterna i intyget, förteckningen över farliga material (del I) eller om det inte finns någon plan för hur del I i förteckningen över farliga material ska ses över (artikel 11.2).

I Sverige utförs hamnstatskontroller av Transportstyrelsen. Det framgår av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet (TSFS 2018:27).

Hamnstatskontroll har i andra sammanhang reglerats med bestämmelser som uttryckligen anger vilka åtgärder som får vidtas och i vilka situationer som ett fartyg får kvarhållas m.m. I bl.a. fartygs-säkerhetslagen (2003:364), LÅFF och barlastvattenlagen (2009:1165) finns bestämmelser om förbud mot ett fartygs avgång eller vidare resa och förbud att anlöpa svensk hamn vid bristande överensstämmelse med de krav som de angivna lagarna ställer. Samtliga lagar innehåller även bestämmelser om hur den beslutande myndigheten, i samtliga fall Transportstyrelsen, ska agera för att Polismyndigheten och Kustbevakningen ska kunna vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet.

Eftersom det är Transportstyrelsen som utför hamnstatskontroller i Sverige får Transportstyrelsen anses vara den berörda myndigheten i fartygsåtervinningsförordningens mening. Som kommer att utvecklas i avsnitt 4.7 är Transportstyrelsen också tillsynsmyndighet enligt miljöbalken och ska kontrollera att fartygsåtervinningsförordningen efterlevs. Det framgår bl.a. av 2 kap. 27 § 3

miljötillsynsförordningen (2011:13) (miljötillsynsförordningen). Tillsynsansvaret är begränsat till tillsynen avseende de skyldigheter i fråga om fartyg som följer av artiklarna 4–12 i fartygsåtervinningsförordningen. Med stöd av tillsynsbestämmelserna i miljöbalken har Transportstyrelsen möjlighet att meddela de beslut om förelägganden eller förbud som kan behövas i det enskilda fallet för att ett fartyg ska uppvisa en kopia av inventeringsintyget eller återvinningsintyget.

Ett fartyg får enligt artikel 11.3 i fartygsåtervinningsförordningen varnas, kvarhållas, avvisas eller utestängas från hamnar eller havsterminaler i en medlemsstat om fartyget underlåter att på begäran av berörda myndigheter visa upp en kopia av inventeringsintyget eller återvinningsintyget. Om sådana åtgärder vidtas ska medlemsstaten informera den berörda ansvariga myndigheten. Underlåtenhet att uppdatera förteckningen över farliga material utgör inte en sådan överträdelse som kan leda till ett kvarhållande. Alla avvikelser måste dock rapporteras till den berörda ansvariga myndigheten.

Tillträde till en anvisad hamn eller ankringsplats får enligt artikel 11.4 medges av berörd myndighet i medlemsstaten om force majeure eller tvingande säkerhetsskäl föreligger, eller för att minska eller begränsa föroreningsrisk eller för att rätta till brister. En förutsättning för detta är dock att fartygets ägare, den driftsansvarige eller befälhavaren har vidtagit lämpliga åtgärder som har godkänts av den berörda myndigheten i den medlemsstaten för att garantera ett säkert anlop.

3.12 Medlemsstaternas informationsskyldighet

Som nämnts ska medlemsstaterna förse kommissionen med all information som kan vara relevant när det gäller uppdateringen av den europeiska förteckningen (artikel 16.6). Den uppgiften ligger på Naturvårdsverket enligt 2 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen.

Enligt artikel 19 i förordningen ska medlemsstaterna och kommissionen var för sig utnämna en eller flera kontaktpersoner med ansvar för att underrätta eller bistå fysiska eller juridiska personer som gör förfrågningar. Kommissionens kontaktperson ska till medlemsstaternas kontaktpersoner vidarebefordra alla mottagna frågor

som berör de senare, och vice versa. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om utnämningen av kontaktpersoner och omgående anmäla alla ändringar av dessa uppgifter till kommissionen som ska offentliggöra förteckningarna över utnämnda kontaktpersoner på sin webbplats och uppdatera dessa när så är lämpligt.

Enligt artikel 21 ska varje medlemsstat ska till kommissionen elektroniskt överlämna en rapport som innehåller följande:

a) En förteckning över fartyg som för medlemsstatens flagg och för vilka ett återvinningsintyg har utfärdats samt uppgift om fartygsåtervinningsföretagets namn och var fartygsåtervinningsanläggningen är belägen enligt återvinningsintyget.

b) En förteckning över fartyg som för medlemsstatens flagg och för vilka intyg om slutförd återvinning har mottagits.

c) Information om olaglig fartygsåtervinning, sanktioner och uppföljningsåtgärder som medlemsstaten har vidtagit.

Varje rapport ska omfatta tre år och lämnas in elektroniskt till kommissionen senast nio månader efter utgången av den treårsperiod som rapporten avser. Den första elektroniska rapporten ska omfatta en period på tre år från och med den dag när förordningen började tillämpas i enlighet med artikel 32.1. Kommissionen ska senast nio månader efter det att den mottagit rapporterna från medlemsstaterna offentliggöra en rapport om tillämpningen av förordningen.

Av artikel 22.2 framgår att medlemsstaterna ska samarbeta bilateralt eller multilateralt för att underlätta förebyggande och upptäckt av potentiellt kringgående och potentiella överträdelser av förordningen och utnämna personer i sin fast anställda personal som har ansvar för det samarbetet. Information om utnämnda personer ska lämnas till kommissionen, som ska skicka ut en sammanställd förteckning till dessa personer (artikel 22.3).

3.13 Efterlevnad i medlemsstaterna

Enligt artikel 22.1 ska medlemsländerna fastställa vilka sanktioner som ska tillämpas vid överträdelser av förordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att den genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Medlemsländerna har även en skyldighet att samarbeta bilateralt eller multilateralt för att underlätta förebyggande och upptäckt av potentiellt kringgående och potentiella överträdelser av förordningen (artikel 22.2). Som redan nämnts ska varje medlemsstat utnämna fast anställda personer som ansvarar för det bilaterala och multilaterala samarbetet (artikel 22.3). Medlemsländerna ska underrätta kommissionen om de bestämmelser i nationell rätt som rör efterlevnaden av förordningen och om tillämpliga sanktioner (artikel 22.4).

4 Nationell miljörättslig reglering för fartyg

Nationella miljörättsliga krav specifika för fartyg finns, förutom i den svenska fartygsåtervinningsförordningen, huvudsakligen i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) samt i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Dessutom innehåller miljöbalken och förordningar meddelade med stöd av miljöbalken relevanta miljörättsliga krav. Även lagen (2004:487) om sjöfartsskydd är relevant att nämna i sammanhanget.

4.1 Den svenska fartygsåtervinningsförordningen

Som nämnts började den svenska fartygsåtervinningsförordningen att gälla i mars 2015. Förordningen kompletterar EU:s förordningen om fartygsåtervinning. Enligt 2 och 3 §§ i den svenska fartygsåtervinningsförordningen är Naturvårdsverket behörig myndighet enligt EU-förordningen och Transportstyrelsen ansvarig myndighet. Den svenska förordningen innehåller vidare bestämmelser om vad en ansökan om auktorisation av fartygsåtervinningsanläggningar ska innehålla och när ett beslut om auktorisation ska fattas (se 4 och 5 §§). Därutöver innehåller den en bestämmelse om att Naturvårdsverket ska lämna information till Transportstyrelsen om bl.a. beslut att ge eller återkalla en auktorisation, om eventuella åtgärder som har vidtagits med anledning av återkallandet och beslut att godkänna ett fartygs återvinningsplan.

4.2 Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

I LÅFF finns bestämmelser om förbud mot utsläpp av skadliga ämnen från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygskonstruktion, tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa föroreningar från fartyg samt om förundersökning vid brott. Lagen är en miljörättslig lagstiftningsprodukt, vars syfte är att minimera sådana föroreningar som är en följd av ett fartygs drift. Lagen är specifikt utformad för att tillämpas på sjörättsliga förhållanden. MARPOL 73/78 är genomförda med lagstiftningen. Vidare är ett flertal EU-rättsakter genomförda genom LÅFF.

4.2.1 Förbud mot utsläpp av skadliga ämnen

Bestämmelserna om förbud mot förorening från fartyg i lagens andra kapitel gäller enligt sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som kommer från eller i övrigt står i samband med fartygens drift (2 kap. 1 §). I tredje kapitlet finns bestämmelser om mottagning av avfall från fartyg. I 4 kap. LÅFF anges att regeringen eller den myndighet som regeringen utser ska meddela föreskrifter om fartygskonstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa föroreningar och om certifikat som visar att sådana föreskrifter är uppfyllda. Regeringen har genom förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF) bemyndigat Transportstyrelsen att meddela sådana föreskrifter, se nedan.

4.2.2 Tillsyn

I 6 och 7 kap. LÅFF finns bestämmelser om tillsyn över fartyg och bestämmelser om vilka särskilda åtgärder tillsynsmyndigheten kan vidta mot ett fartyg som inte iakttar lagens bestämmelser. Systemet för tillsyn enligt LÅFF är uppbyggt så att tillsynsmyndigheten får utföra besiktningar och inspektioner för att kontrollera fartygets konstruktion, utrustning och drift. Det anges var och i vilka situationer som tillsynsmyndigheten får inspektera ett utländskt fartyg. Av 6 kap. 2 § framgår att fartyg ska inspekteras när tillsynsmyndigheten anser att det behövs.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet bl.a. över efterlevnaden av bestämmelser om fartygskonstruktion, utrustning och drift (6 kap. 1 och 4 kap. § § FÅFF).

Tillsynsmyndigheten får vidta särskilda åtgärder för att åstadkomma rättelse. Vilka åtgärder som är aktuella regleras i 7 kap. LÅFF. I kapitlet finns bl.a. en bestämmelse som ger tillsynsmyndigheten möjlighet att besluta om förbud att nyttja ett fartyg om fartyget har väsentliga brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift. Tillsynsmyndigheten har även möjlighet att besluta om olika typer av förelägganden. Förelägganden och förbud enligt LÅFF får förenas med vite.

4.2.3 Straffbestämmelser

I 10 kap. LÅFF finns straffbestämmelser för överträdelser av vissa av lagens föreskrifter. Överträdelser av förbud mot utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen är t.ex. straffsanktionerat med böter eller fängelse i högst två år. Kapitlet innehåller även en forumregel med innebörden att åklagaren, efter vad som är lämpligast i det enskilda fallet, har möjlighet att välja om åtal bör väckas vid sjörättsdomstol eller vanlig tingsrätt. Sjörättsdomstol finns endast på ett begränsat antal platser i landet. För närvarande är Luleå, Sundsvall, Stockholm, Kalmar, Malmö, Göteborgs och Värmlands tingsrätter sjörättsdomstolar.

4.3 Förordningen om åtgärder mot förorening av fartyg

I FÅFF finns ett stort antal bestämmelser som kompletterar bestämmelserna i LÅFF. Förordningen innehåller bl.a. vissa förbud och undantag från förbud om utsläpp av olja, utsläpp av skadliga flytande ämnen, fartygs tillträde till svensk hamn och rätt att användas till sjöfart. Vidare finns ett stort antal bemyndiganden för Transportstyrelsen att utfärda föreskrifter om, bl.a. förbud mot utsläpp av farliga ämnen, kontroll av dagböcker och andra handlingar som gäller hanteringen av skadliga ämnen ombord på utländska fartyg och tillsynsförrättningar enligt 6 kap. 4 §. LÅFF. Genom 4 kap. 1 § bemyndigas Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om fartygs-

konstruktion, utrustning och drift enligt 4 kap. 1 § LÅFF. Förordningen utser Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet bl.a. över efterlevnaden av bestämmelser om fartygskonstruktion, utrustning och drift enligt som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § (6 kap. 1 §) och efterlevnaden av bestämmelserna i 3 kap. LÅFF och föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa bestämmelser (6 kap. 15 §).

4.4 Fartygssäkerhetslagen

Fartygssäkerhetslagen (2003:364), FSL, reglerar bl.a. arbetsmiljö ombord på fartyg och olika certifikat, till exempel fartcertifikat som är ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt. Ett fartyg är sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i ger betryggande säkerhet mot sjöolyckor (2 kap. 1 §). Lagen innehåller även bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt bestämmelser till skydd för människors hälsa och miljön. Av 2 kap. 9 § framgår t.ex. att rederiverksamhet ska bedrivas på ett sådant sätt att sjösäkerheten upprätthålls samt människor, miljö och egendom skyddas. Fartygssäkerhetslagen genomför också Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konvention för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg.

4.4.1 Tillsyn

I 5 kap. FSL finns bestämmelser om tillsyn. Av 5 kap. 1 § framgår att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och den myndighet som i första hand utövar tillsyn enligt lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, bl.a. när det gäller fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation. Av 5 kap. 4 framgår att den tillsyn som anges i 1 § utövas vid tillsynsförrättningar och att sådana förrättningar utförs som dokumentationskontroller, besiktningar, inspektioner eller rederikontroller. Av 5 kap. 8 och 8 a §§ framgår vad som kontrolleras vid inspektioner och hamnstatskontroller. Av 5 kap. 9 § följer att tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 §. I 6 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen

(2003:438), som kompletterar fartygssäkerhetslagen, anges att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om tillsyn enligt 7 kap. 6 § 1 FSL och om egenkontroll enligt 7 kap. 6 § 7 samma lag. Transportstyrelsen har meddelat sådana föreskrifter i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet TSFS 2018:27.

Av fartygssäkerhetsförordningen (6 kap. 1 c §) framgår vidare att Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt hamnstatskontrollsdirektivet.

Tillsynsuppgifter som har överlåtits till erkända organisationer

I Sverige har Transportstyrelsen med stöd av FSL överlåtitt en stor del av sin tillsyn över svenska fartyg, s.k. flaggstatstillsyn, till erkända organisationer (klassificeringssällskap).

Av 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen framgår bl.a. att Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat. Certifikat som omfattas av lagens bestämmelser räknas upp i 1 kap. 4 §. Dessa är bl.a.

- fartcertifikat (ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt),
- fribordscertifikat (ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt), och
- certifikat om godkänd säkerhetsorganisation (ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation).

Det finns uppemot 30 olika certifikat som ett fartyg i internationell trafik kan behöva, beroende på fartygstyp, last och fartområdet m.m. Alla certifikat finns inte omnämnda i fartygssäkerhetslagen. Transportstyrelsen har inte delegerat utfärdandet av samtliga certifikat till erkända organisationer. Även i de fall när Transportstyrelsen har valt att överlåta uppgifter till en erkänd organisation så har redaren alltid möjlighet att välja vem som ska utföra tillsynen av dess fartyg.

Transportstyrelsen har överlåtitt tillsynsuppgifter till och ingått avtal med följande fem erkända organisationer: American Bureau of

Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), DNV GL AS (DNVGL), Lloyd's Register Group Ltd (LR) och RINA Services S.p.A. (RINA).

4.5 Lagen om sjöfartsskydd

Lagen om sjöfartsskydd innehåller kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (förordning (EG) nr 725/2004). I förordningen finns bl.a. bestämmelser om krav på upprättande av sjöfartsskyddsdeklarationer på grundval av bedömningar av den risk som samverkan mellan fartyg och hamn eller verksamhet fartyg-till-fartyg innebär för personer, egendom och miljön.

Liksom när det gäller FSL har Transportstyrelsen med stöd av lagen om sjöfartsskydd möjlighet att överlåta tillsynsuppgifter åt en erkänd sjöfartsskyddsorganisation som uppfyller vissa krav (21 a §).

4.6 Miljöbalken

Reglerna i miljöbalken gäller enligt huvudregeln för miljöpåverkande verksamheter även om dessa omfattas av annan lagstiftning. Miljöbalken och andra lagar gäller alltså parallellt på så sätt att regler om vad som ska iakttas vid utövande av verksamhet kan finnas både i miljöbalken och i andra lagar. Huvudprincipen är att miljöbalkens materiella krav utgör miniminivåer.

Miljöbalken är enligt grundläggande rättsliga principer tillämplig endast på svenskt territorium. Tillämpningsområdet kan dock sträcka sig utanför svenskt territorium om det särskilt anges i miljöbalken eller i annan lag, jfr regeringens proposition Miljöbalk (prop. 1997/98:45, del 2, s. 11) och regeringens proposition Miljöskyddet i Sveriges ekonomiska zon (prop. 2007/08:154 s. 8 f.). Sådana bestämmelser finns i 1 kap. miljöbalken som innehåller bestämmelser om miljöbalkens mål och tillämpningsområde, i 7 kap. som innehåller bestämmelser om skydd av områden och i 15 kap. som innehåller bestämmelser om avfall. Därtill finns bestämmelser i lagen (1966:314) om kontinentalsockeln och lagen (1992:1140) om Sve-

riges ekonomiska zon som utsträcker miljöbalkens tillämpningsområde utanför Sveriges territorium.

Av 1 kap. 1 § miljöbalken framgår att miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. I 2 kap. miljöbalken finns allmänna hänsynsregler som alla ska följa för att skydda människors hälsa och miljön. Hänsynsreglerna gäller för all verksamhet som påverkar miljön och innebär bl.a. en skyldighet att vidta de försiktighetsåtgärder som behövs för att förebygga skador eller olägenheter för hälsa och miljön och att den som orsakat skada eller olägenhet ansvarar för att förebygga eller avhjälpa den. I samma syfte ska vid yrkesmässig verksamhet bästa möjliga teknik användas.

I 9 kap. miljöbalken och miljöprövningsförordningen framgår vilka typer av miljöfarlig verksamhet som ska anmäla sin verksamhet till den lokala miljö- och hälsoskyddsnämnden (C), prövas av länsstyrelsen (B), eller prövas av mark- och miljödomstolen (A). Enligt 29 kap. 57 § miljöprövningsförordningen är det tillståndspliktigt (tillståndsplikt A) att återvinna avfall genom att yrkesmässigt omhänderta sådana fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen.

4.6.1 Avfall

I 15 kap. miljöbalken finns bestämmelser om avfall. Av 15 kap. 1 § miljöbalken framgår att avfall avser varje ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med.

Som framgått ovan finns det en definition av återvinning i artikel 3.15 i avfallsdirektivet. Definitionen har genomförts i 15 kap. 6 § miljöbalken. Där anges att med återvinna avfall avses att vidta en åtgärd som innebär att avfall kommer till nytta som ersättning för något annat material eller förbereder det för en sådan nytta eller en åtgärd som innebär att avfall förbereds för återanvändning.

Av beaktandesats 13 i fartygsåtervinningsförordningen framgår att begreppet *återvinning* inte bör ha samma innebörd i fartygsåtervinningsförordningen som enligt definitionen i avfallsdirektivet. Fartygsåtervinningsförordningen innehåller därför en särskild definition av begreppet fartygsåtervinning. Artikel 3.1.6 definierar

fartygsåtervinning som aktiviteten att helt eller delvis ta isär ett fartyg på en fartygsåtervinningsanläggning för att ta till vara delar och material för omarbetning, förberedelse för återanvändning eller återanvändning, samtidigt som omhändertagandet av farligt, och annat, material säkerställs, vilket också inkluderar lagring och behandling av delar och material på plats. Vidare bearbetning eller bortforsling till andra anläggningar omfattas dock inte. Av artikel 3.2 a i fartygsåtervinningsförordningen framgår däremot att vid tillämpning av artiklarna 7.2 d, 13, 15 och 16 har definitionerna av *avfall*, *farligt avfall*, *behandling* och *avfallshantering* samma innebörd som i artikel 3 i avfallsdirektivet.

Nationella bestämmelser om avfall finns även i avfallsförordningen (2011:927). Förordningen innehåller bl.a. definitioner, särskilda bestämmelser för vissa avfallsslag och transport av sådana avfall, främst nationella transporter samt olika former av rapporteringar.

4.6.2 Tillsyn

Den svenska fartygsåtervinningsförordningen innehåller en upplysning om att bestämmelser om tillsyn finns i 26 kap. miljöbalken och 2 kap. 24, 27, 29 och 30 §§ miljötillsynsförordningen (7 §).

Miljöbalkens 26 kap. innehåller bestämmelser om tillsyn för att säkerställa syftet med balken och föreskrifter som har meddelats med stöd av balken. Tillsynsmyndigheten har möjlighet att meddela beslut om förelägganden och förbud som behövs för balken samt föreskrifter, domar och andra beslut som meddelats med stöd av balken ska följas.

Regeringen kan enligt 26 kap. 5 § miljöbalken föreskriva att balkens tillsynsbestämmelser även ska gälla i fråga om tillsyn över att EU-förordningar följs. Detta har gjorts i fråga om fartygsåtervinningsförordningen, se nedan i avsnitt 4.7 om miljötillsynsförordningen.

4.6.3 Straffbestämmelser

I 29 kap. miljöbalken finns bl.a. straffbestämmelser, regler om förverkande och om domsrätt på miljörettens område.

Otillåten miljöverksamhet

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet påbörjar eller bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd utan tillstånd enligt en föreskrift som regeringen har meddelat med stöd av 9 kap. 6 § om miljöfarliga verksamheter, kan enligt 29 kap. 4 § 1 b miljöbalken dömas till böter eller fängelse i högst två år för otillåten miljöverksamhet.

En föreskrift om krav på tillstånd för att återvinna avfall genom sådant yrkesmässigt omhändertagande av fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen finns i 29 kap. 57 § miljöprövningsförordningen. Tillståndsplikt enligt miljöbalken gäller därmed för den som återvinner avfall genom sådant yrkesmässigt omhändertagande av fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen och avsaknaden av ett tillstånd är redan straffsanktionerat.

Otillåten avfallstransport

Miljöbalken innehåller även sanktioner för överträdelse av avfallstransportförordningen genom straffbestämmelserna om otillåten avfallstransport i 29 kap. 4 a § miljöbalken. Den som anordnar eller genomför en transport av avfall som är avsedd att gå från EU till ett land eller territorium utanför EU i strid med ett exportförbud i avfallstransportförordningen, t.ex. förbudet mot export av farligt avfall i artikel 36, omfattas av straffsanktionen (29 kap. 4 a § 3 a).

Som redan nämnts ändrades avfallstransportförordningen genom fartygsåtervinningsförordningens ikraftträdande på så sätt att det av avfallstransportsförordningens artikel 1.3 framgår att den inte omfattar fartyg som för en medlemsstats flagg och som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen. Dessa fartyg omfattas således sedan 31 december 2018 inte av avfallstransportsförordningen och därmed inte heller av miljöbalkens bestämmelser om otillåten avfallstransport i 29 kap. 4 a § eftersom den bestämmelsen i huvudsak är ett genomförande av avfallstransportförordningens krav på sanktioner för överträdelse av förordningens bestämmelser och hänvisar till artiklar i avfallstransportförordningen utom i fråga om den första punkten som avser nationella yrkesmässiga avfallstransporter (se bestämmelserna om tillstånds- och anmälningsplikt för yrkesmässig transport av avfall i 36–44 §§ avfallsförordningen (2011:927), vilka är meddelade med stöd av 15 kap. 17 § miljöbalken).

Den som anordnar eller genomför en transport av ett fartyg med en bruttodräktighet mindre än 500 för återvinning till ett land eller territorium utanför EU kan dock komma att dömas för otillåten avfallstransport enligt miljöbalken.

Straffkataloger för överträdelse av bestämmelser om hantering av avfall

I 29 kap. 8 § miljöbalken finns en straffkatalog för olika typer av överträdelse där straffet, liksom för otillåten miljöverksamhet och otillåten avfallstransport, är böter eller fängelse i högst två år. Där hittar man bl.a. straffsanktionen som gäller för överträdelse av förbudet mot att dumpa eller förbränna avfall inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon eller på det fria havet i 15 kap. 27 § miljöbalken.

I 29 kap. 9 § miljöbalken finns en straffkatalog för olika typer av överträdelse där straffet bedömts kunna stanna vid böter. En sådan finns i punkten 14 och avser att annan än kommunen yrkesmässigt eller annars i stor omfattning transportera avfall i strid med 15 kap. 24 § miljöbalken.

4.7 Miljötillsynsförordningen

Som nämnts innehåller 7 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen en upplysning om att bestämmelser om tillsyn finns i bl.a. miljötillsynsförordningen.

Av 1 kap. 4 § miljötillsynsförordningen framgår att bestämmelserna i 26 kap. miljöbalken ska tillämpas vid tillsyn över att de EU-förordningar som anges i 2 kap. i miljötillsynsförordningen följs, dvs. bl.a. fartygsåtervinningsförordningen (2 kap. 19 § 18 miljötillsynsförordningen). Det innebär att miljöbalkens tillsynsbestämmelser redan i dag är tillämpliga i fråga om efterlevnaden av fartygsåtervinningsförordningen.

Naturvårdsverket är operativ tillsynsmyndighet när det gäller frågor som verket är behörig myndighet för enligt fartygsåtervinningsförordningen, se 2 kap. 24 § 8 miljötillsynsförordningen. Det innebär att Naturvårdsverket har tillsynsansvar över artiklarna 7.3 och 14.1 i fartygsåtervinningsförordningen, dvs. bestämmelserna

om att godkänna återvinningsplaner för fartyg som ska återvinnas på auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige och om att auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige. Av 7 kap. 9 a § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken framgår att en ansökningsavgift ska betalas för Naturvårdsverkets prövning av en ansökan om auktorisation enligt 4 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen. För avgiftens storlek gäller bestämmelserna i 10 § avgiftsförordningen (1992:191) och att avgiftsklass 9 ska tillämpas. I promemorian föreslås en ändring av 9 a § förordningen om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken som innebär att en avgift ska betalas för Naturvårdsverkets godkännande av en återvinningsplan för ett fartyg som ska återvinnas på en svensk fartygsåtervinningsanläggning.

Transportstyrelsen har enligt 2 kap. 27 § 3 miljötillsynsförordningen ansvar för den operativa tillsynen avseende de skyldigheter i fråga om fartyg som följer av artiklarna 4–12 i fartygsåtervinningsförordningen. Det innebär att Transportstyrelsen har tillsynsansvar över bestämmelserna om förbudet mot att installera och använda farliga material ombord på ett fartyg, om kravet på att ombord på ett fartyg medföra en förteckning över farliga material, om kraven på fartygsägaren (t.ex. kravet på att anmäla om att ett fartyg ska återvinnas och om skyldigheten att ha ett återvinningsintyg), om skyldigheten att inte påbörja återvinning utan att det finns en godkänd återvinningsplan, om kraven på besiktningar, om utfärdande och godkännande av intyg och om hamnstatskontroll.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgift för myndighetens tillsyn i enlighet med 2 kap. 27 § 3 miljötillsynsförordningen (7 kap. 9 b § förordningen om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken).

Av 2 kap. 29 § 1 miljötillsynsförordningen framgår att länsstyrelsen har ansvar för tillsynen i fråga om verksamheter som är tillståndspliktiga enligt miljöprövningsförordningen. Eftersom det krävs tillstånd enligt miljöprövningsförordningen för att återvinna avfall genom att yrkesmässigt omhänderta sådana fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen (29 kap. 57 § miljöprövningsförordningen) har länsstyrelsen ett tillsynsansvar enligt miljöbalken i fråga om fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige som tas upp på den europeiska förteckningen.

Av 2 kap. 30 § miljötillsynsförordningen framgår att i fråga om verksamheter som är tillståndspliktiga enligt miljöprovningsförordningen ansvarar länsstyrelsen även för tillsynen över verksamheten när det gäller avfall, farligt avfall och producentansvar.

4.8 Förordningen om avgifter för provning och tillsyn enligt miljöbalken

Som framgått ovan innehåller förordningen (1998:940) om avgifter för provning och tillsyn enligt miljöbalken bestämmelser om tillsynen över bestämmelserna i fartygsåtervinningsförordningen. Av 7 kap. 9 a § framgår dels att ansökningsavgift ska betalas för Naturvårdsverkets provning av en ansökan om auktorisation enligt 4 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen, dels att för avgiftens storlek gäller bestämmelserna i 10 § avgiftsförordningen (1992:191) och att avgiftsklass 9 ska tillämpas. Av 7 kap. 9 b § i förordningen om avgifter för provning och tillsyn enligt miljöbalken framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgift för myndighetens tillsyn i enlighet med 2 kap. 27 § 3 miljötillsynsförordningen.

4.9 Domsrätt

Jurisdiktionsregler finns i såväl internationell som nationell rätt. Med jurisdiktion avses bl.a. domsrätt eller avgränsningen av nationell domstols behörighet att döma över gärningar som utgör brott enligt nationell lag, s.k. straffrättslig jurisdiktion. Medan allmän folkrätt sätter gränserna för hur långt en stat får sträcka sin jurisdiktion, är det upp till varje stat att i sin nationella lagstiftning bestämma hur långt denna möjlighet ska utnyttjas.

Den internationella rätten har betydelse för den nationella rättens utformning också på det sättet att det i olika internationella överenskommelser finns bestämmelser om de avtalsslutande staternas rätt och skyldighet att utöva jurisdiktion. Jurisdiktion får inte sträckas utöver det egna territoriet utan att det finns stöd för detta i allmän folkrätt eller i en internationell överenskommelse.

4.9.1 Domsrätt enligt brottsbalken

Domsrätt i Sverige

De centrala bestämmelserna om svensk straffrättslig domsrätt, dvs. svenska domstolars behörighet att döma i brottmål, finns i 2 kap. brottsbalken. Enligt 2 kap. 1 § brottsbalken har svenska domstolar domsrätt avseende brott som är begångna här i riket (den s.k. territorialitetsprincipen). Behörigheten gäller även om det är ovisst var brottet har förövats men det finns skäl att anta att det är begånget inom Sverige. Med ”här i riket” avses Sveriges landterritorium och svenskt sjöterritorium samt luftrummet ovanför land- och sjöterritoriet. Svenskt sjöterritorium utgörs av inre vatten och territorialhavet. Territorialhavet sträcker sig maximalt 12 nautiska mil utanför baslinjerna men begränsas av den med grannländerna överenskomna avgränsningslinjen. Sveriges ekonomiska zon och kontinentalsockeln omfattas således inte.

Av 4 § samma kapitel brottsbalken följer att ett brott ska anses begånget där den brottsliga handlingen företogs men också där brottet fullbordades (eller vid försök, där brottet skulle ha fullbordats). Ett brott kan således anses vara begånget på flera olika orter. Det är tillräckligt att någon del av den brottsliga handlingen har ägt rum i Sverige eller att brottet har fullbordats i Sverige för att svensk domsrätt ska föreligga.

Åtalsförordnande

I visa situationer krävs ett s.k. åtalsförordnande för att åtal ska få väckas för brott som har begåtts inom svenskt territorium. Det gäller bl.a. åtal för brott som har begåtts på ett utländskt fartyg. Det framgår av 2 kap. 5 § första stycket brottsbalken. Där anges att åtal för brott, som inom riket har begåtts på ett utländskt fartyg eller luftfartyg av en utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen på fartyget eller av någon annan anledning medföljde det samma mot en sådan utlänning eller mot ett utländskt intresse, inte får väckas utan att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, har meddelat förordnande om det.

Domsrätt utomlands

När det gäller brott som har begåtts utom riket omfattar den svenska domsrätten enligt 2 kap. 2 § första stycket brottsbalken främst brott som har begåtts av svenska medborgare eller av utlänningar med hemvist i Sverige. Av samma stycke framgår att den svenska behörigheten kan sträcka sig till brott som har begåtts utom riket av utlänning utan hemvist i Sverige, som efter brottet blivit svensk medborgare eller tagit hemvist här i riket eller som är dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare och finns här. Slutligen omfattar domsrätten även brott som har begåtts utom riket av utlänning utan hemvist i Sverige som finns här i riket om det på brottet enligt svensk lag kan följa fängelse i mer än sex månader.

Principen om dubbel straffbarhet

I 2 kap. 2 § andra stycket brottsbalken föreskrivs ett generellt krav på dubbel straffbarhet för att domsrätt ska föreligga för brott som har begåtts utom riket. Enligt bestämmelsen föreligger inte domsrätt enligt 2 kap. 2 § första stycket om gärningen är fri från ansvar enligt lagen på gärningsorten eller om den har begåtts inom område som inte tillhör någon stat (exempelvis det fria havet) och enligt svensk lag svårare straff än böter inte kan följa på gärningen. Bestämmelsen är ett uttryck för principen om dubbel straffbarhet som innebär att en gärning ska vara brottslig både i Sverige och i det land där gärningen begås för att den ska vara straffbelagd i Sverige.

Flaggstatsprincipen

För brott som har begåtts utom riket döms, enligt 2 kap. 3 § första stycket brottsbalken, även i annat fall än som avses i 2 kap. 2 § brottsbalken efter svensk lag och vid svensk domstol, bl.a. om brottet har förövats på svenskt fartyg eller luftfartyg eller om det har begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon annan som tillhörde besättningen på sådant fartyg (punkten 1). Regeln bygger på vad som brukar kallas flaggstatsprincipen. Principen innebär att en stat har jurisdiktion över brott på fartyg eller luftfartyg som är registrerade i den staten oberoende av var fartyget, eller luftfartyget, befinner

sig och oberoende av om gärningsmannen tillhör besättningen, följer med som passagerare eller befinner sig ombord av annan anledning. Grunden för varför en stat bör ha domsrätt över brott som begås på dess egna fartyg är att varje stat anses ha ett berättigat intresse av att upprätthålla och säkerställa ordningen ombord på de fartyg och luftfartyg som är registrerade i staten.

Åtalsförordnande

Svenska bestämmelser tillåter en mycket omfattande domsrätt över utomlands begångna brott. Av bl.a. detta skäl krävs som huvudregel enligt 2 kap. 5 § andra stycket brottsbalken att åtal för brott som har begåtts utomlands endast får väckas efter att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har meddelat ett beslut om åtalsförordnande. Det gäller även brott som regleras utanför brottsbalken.

I 2 kap. 5 § andra stycket brottsbalken anges också när åtal får väckas utan ett åtalsförordnande. Det gäller bl.a. om brottet har begåtts på ett svenskt fartyg eller luftfartyg eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen på ett sådant fartyg (punkten 1).

4.9.2 Specialregler om domsrätt

I miljöbalken finns en bestämmelse om utsträckt svensk domsrätt för brott mot förbudet mot dumpning och förbränning av avfall inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon eller på det fria havet. Den som har begått sådant brott döms enligt 29 kap. 13 § miljöbalken vid svensk domstol, även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig.

Även LÅFF har en särskild bestämmelse om domsrätt när det gäller olagliga utsläpp och andra brott mot LÅFF som har begåtts i Sveriges ekonomiska zon. I 10 kap. 10 § LÅFF föreskrivs att domsrätt föreligger för vissa brott som har begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämpliga. Enligt andra stycket kan domsrätt även föreligga för vissa specifika brott som har begåtts på ett utländskt fartyg inom en annan stats inre vatten, territorialhav eller svensk ekonomisk zon

om överträdelsens medfört eller sannolikt kommer medföra föroreningar på svenskt inre vatten, territorialhav eller svensk ekonomisk zon och fartyget frivilligt anlöper svensk hamn. Av tredje stycket framgår dessutom att svensk domsrätt föreligger avseende vissa brott som har begåtts på ett utländskt fartyg på det fria havet om de frivilligt anlöper svensk hamn. Detsamma gäller om gärningen kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken. För att lagstiftningen ska vara anpassad till de särskilda begränsningar som följer av UNCLOS har det i 11 § samma kapitel införts en särskild åtalbegränsningsregel.

4.9.3 Domsrätt och företagsbot

Företagsboten utgör en särskild rättsverkan av brott. Det finns inga bestämmelser om domsrätt som tar sikte specifikt på företagsbot. Frågor om domsrätt får lösas enligt de generella bestämmelserna om domsrätt i 2 kap. brottsbalken eller eventuella bestämmelser i speciallagstiftningen. Finns domsrätt över ett brott som sådant finns också domsrätt över särskilda rättsverkningar av brottet, t.ex. företagsbot (jfr prop. 2018/19:164 s. 50).

4.9.4 Hamnstatsjurisdiktion

Som nämnts reglerar fartygsåtervinningsförordningen bl.a. förekomst av farliga material ombord på fartyg och krav om att fartyg ombord ska medföra en förteckning över farliga material. För kontroll av att dessa regler följs krävs tillsyn. Som också nämnts är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet över att dessa regler följs. En förutsättning för att tillsyn ska kunna utövas är att Sverige och därmed tillsynsmyndigheterna har jurisdiktion över det område där fartygen befinner sig.

I UNCLOS finns regler om staters möjligheter att utöva jurisdiktion över olika havsområden. Dessa regler ser olika ut för olika havsområden, exempelvis territorialhavet eller den ekonomiska zonen. UNCLOS innehåller regler om jurisdiktion som handlar om vilka lagar en stat får anta för de olika områdena (så kallad preskriptiv jurisdiktion) men också jurisdiktion med avseende på vilka åtgärder som får vidtas för att verkställa sådana lagar. Det görs också skillnad

på till exempel en kuststats och en hamnstats jurisdiktion. En kuststat är en stat vars vattenområden ett fartyg passerar utan att anlöpa någon av dess hamnar och en hamnstat en stat vars hamnar anlöps efter passage av den stats vattenområden. Kuststaters jurisdiktion regleras i artiklarna 211(5) och 220 UNCLOS. Hamnstaters jurisdiktion regleras mer sparsamt i UNCLOS. Alla hamnars vattenområden finns inom en stats så kallade inre vatten. Fartyg som frivilligt befinner sig på sådant vatten anses ha underkastat sig den stats ordinära territoriella jurisdiktion (jfr artiklarna 25(2) och 211(3) UNCLOS). En annan regel om hamnstaters jurisdiktion finns i artikel 218(1) UNCLOS som innebär att när ett fartyg frivilligt befinner sig i en stats hamn så får hamnstaten vidta undersökningar.

Nu aktuella regler om kontroll av farliga ämnen kommer i huvudsak att aktualiseras då ett fartyg befinner sig i en svensk hamn. Då föreligger hamnstatsjurisdiktion.

5 Vilka sanktioner ska tillämpas?

Fartygsåtervinningsförordningen anger inte vilka överträdelser av förordningens bestämmelser som ska sanktioneras av medlemsländerna eller hur överträdelserna ska sanktioneras. Av artikel 22 följer endast att medlemsländerna ska fastställa bestämmelser om vilka sanktioner som ska tillämpas vid överträdelser av förordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs samt att sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Med begreppet sanktion avses i en EU-rättsakt såväl administrativa ingripanden som påföljder för brott. Av fartygsåtervinningsförordningens ingress framgår att medlemsstaternas sanktioner för överträdelser av förordningen får vara såväl civilrättsliga som administrativa (se beaktandesats 17).

5.1 EU-rättsliga överväganden

EU:s medlemsstater är skyldiga att se till att EU-rätten får ett praktiskt genomslag. Det räcker inte med att exempelvis ett direktivs bestämmelser är korrekt genomförda i nationell rätt. Nationella myndigheter måste också se till att miljökraven följs i praktiken. Frågan om hur medlemsstaterna ska få medborgarna att följa miljölagstiftningen överläts däremot i stor grad till medlemsstaterna. EU har dock inte överlämnat sanktionsvalet helt till medlemsstaterna. Medlemsstaterna måste t.ex. ingripa mot överträdelser av EU-rätten enligt regler som motsvarar de materiella och processuella regler som gäller för överträdelser av liknande art och svårighetsgrad enligt nationell rätt. Det rör sig om en relativ standard som är beroende av hur liknande handlingar betraktas av den nationella lagstiftaren

(David Langlet och Said Mahmoudi, EU:s miljö rätt, 2011, s. 175). Vad som avses med kravet på att de sanktioner som fastställs ska vara effektiva, proportionella och avskräckande framgår generellt sett inte något närmare av rättsakten. Syftet med en sanktion är emellertid att påverka människors handlande. Om sanktionerna är för få eller inte tillräckligt kännbara finns en risk för att den avskräckande effekten uteblir. Straffrättsliga påföljder antas också vara mer avskräckande än andra typer av reaktioner från samhällets sida.

EU-kommissionen har uttalat att (1) straffrättsliga påföljder är en kraftfullare markering att ett agerande inte är accepterat, (2) en administrativ sanktion kan sakna avskräckande verkan om lagöverträdaren saknar tillgångar eller om denna har en mycket god ekonomi och (3) straffrätten ger tillgång till kraftfullare verktyg än vad förvaltnings- och civilrätten kan erbjuda och kan ge förfarandena effekt (Skäl 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/99/EG av den 19 november 2008 om skydd för miljön genom straffrättsliga bestämmelser). Kravet på proportionalitet får dessutom antas innebära ett krav på att sanktionen ska motsvara överträdelsens allvar. Det innebär att allvarliga överträdelser ska mötas med hårdare sanktioner än de som är mindre allvarliga.

5.2 Vilka sanktioner står till buds?

Det finns ingen legaldefinition av begreppet sanktion i svensk rätt. Klart är att en sanktion alltid ska ha ett handlingsdirigerande eller bestraffande syfte. Ordet sanktion används ofta som ett gemensamt ord för olika tvångsingripanden från samhällets sida mot beteenden som strider eller stridit mot en rättsregel (jfr SOU 2002:50 Miljöbalken under utveckling, ett principbetänkande, s. 211 f.). I begreppet ingår både straffrättsliga och administrativa sanktioner. Till de administrativa sanktionerna räknas ofta de operativa tillsynsmyndigheternas användning av förelägganden, förbud och miljöstraffavgifter, medan straff och särskilda rättsverkningar av brott (företagsbot, förverkande och näringsförbud) räknas till de straffrättsliga sanktionerna (se t.ex. SOU 2017:63 Miljöinsyn och sanktioner – en tillsyn präglad av ansvar, respekt och enkelhet, s. 112).

5.2.1 Straffrättsliga sanktioner

En kriminalisering syftar till att motverka ett oönskat beteende. Oönskade beteenden kan även motverkas på andra sätt, exempelvis genom ekonomiska styrmedel eller administrativa sanktioner. Som utgångspunkt anses gälla att kriminalisering bör ske med återhållsamhet och endast användas när metoden framstår som den mest effektiva för att motverka det oönskade beteendet. Det allmännas resurser för brottsbekämpning bör koncentreras till sådana beteenden som kan föranleda påtaglig skada eller fara och som inte kan bemötas på annat sätt (prop. 1994/95:23 Ett effektivare brottmålsförfarande, s. 52).

5.2.1.1 Företagsbot

Enligt svensk rätt kan endast fysiska personer begå brott, men juridiska personer kan lagföras för brott och åläggas straffrättsliga sanktioner t.ex. förverkande och företagsbot. På yrkande av allmän åklagare kan ett företag åläggas företagsbot för bl.a. brott som har begåtts i utövningen av näringsverksamhet om det för brottet är föreskrivet strängare straff än penningböter. En första förutsättning för att företagsbot ska kunna dömas ut är att det begåtts ett brott. Det innebär att någon fysisk person måste uppfylla samtliga objektiva och subjektiva rekvisit som krävs för straffansvar. näringsidkare kan därmed dömas att betala en företagsbot om samtliga objektiva och subjektiva rekvisit för den brottsliga gärningen är uppfyllda. Det finns inte något krav på att gärningsmannen åtalas för brottet eller ens identifieras, men brottet måste vara begånget i verksamheten. För att företaget ska åläggas företagsbot krävs också att företaget inte har gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottet, eller brottet har begåtts av a) en person i ledande ställning i företaget grundad på befogenhet att företräda företaget eller att fatta beslut på dess vägnar, eller b) en person som annars haft ett särskilt ansvar för tillsyn eller kontroll i verksamheten (36 kap. 7 § brottsbalken). Med företag avses enskilda näringsidkare och juridiska personer. Företagsbot kan alltså endast bli aktuellt om det har begåtts ett brott i verksamheten. En näringsidkare som är en juridisk person kan därmed dömas att betala en företagsbot om samtliga objektiva och subjektiva rekvisit för den

brottsliga gärningen är uppfyllda. Det finns inte något krav på att gärningsmannen åtalas för brottet eller ens identifieras, men brottet måste vara begånget i verksamheten.

Företagsbot ska som utgångspunkt fastställas till lägst fem tusen kronor och högst tio miljoner kronor. Om det är fråga om ett större företag och brottsligheten är särskilt klandervärd ska dock sedan den 1 januari 2020 företagets finansiella ställning beaktas vid bestämmandet av företagsbotens storlek. För dessa fall har maximibeloppet för företagsboten höjts från 10 miljoner kronor till 500 miljoner kronor (se prop. 2018/19:164).

Företagsbot får föreläggas genom strafföreläggande, se 5 § lagen (1986:1009) om förfarandet i vissa fall vid förverkande m.m. Enligt samma lag är det möjligt att föra en särskild talan om företagsbot som då inte utgör en del av ett åtal mot en fysisk person.

Att utreda brott som är hänförliga till ett fartyg som befinner sig i svensk hamn kan innebära svårigheter, särskilt när det är fråga om utländska fartyg. Utländska fartyg kan t.ex. hinna lämna svensk hamn och även svenskt sjöterritorium innan utredningen har kunnat slutföras. Det innebär att det av utredningstekniska skäl kan vara svårt att lagföra en juridisk person även om reglerna om företagsbot kan användas.

5.2.2 Administrativa sanktioner

Administrativa sanktioner är en samlande beteckning för olika icke-straffrättsliga sanktioner och hit hör, som redan nämnts, de operativa tillsynsmyndigheternas användning av förelägganden, förbud och miljöstraffavgifter, men även återkallelse av tillstånd. I sjö- rättsliga sammanhang kan även nyttjandeförbud, flaggstatsrapport och offentliggörande nämnas.

5.2.2.1 Tillsynsåtgärder enligt miljöbalken

Vid tillsyn får tillsynsmyndigheten enligt 26 kap. miljöbalken utfärda de förelägganden och förbud som behövs för att åstadkomma rättelse. Mer ingripande åtgärder än vad som behövs i det enskilda fallet får dock inte användas. Förelägganden och förbud enligt miljö-

balken får även förenas med vite. En tillsynsmyndighets handlingsutrymme enligt miljöbalken är således förhållandevis brett.

Om det finns misstanke om brott har tillsynsmyndigheten en skyldighet att anmäla till överträdelse till Polis- eller Åklagarmyndigheten.

5.2.2.2 Miljösanktionsavgifter

Enligt 30 kap. 1 § miljöbalken får regeringen meddela föreskrifter om att en särskild avgift, en miljösanktionsavgift, ska betalas av den som bl.a. åsidosätter bestämmelser i miljöbalken, föreskrifter som meddelats med stöd av balken eller bestämmelser i EU-förordningar inom balkens tillämpningsområde. Sanktionsavgiftens storlek ska uppgå till minst 1 000 kronor och högst 1 000 000 kronor. Tillsynsmyndigheten beslutar om miljösanktionsavgift (30 kap. 3 § miljöbalken). Ett beslut om miljösanktionsavgift ska delges den som är skyldig att betala. Beslutet kan enligt 30 kap. 7 § miljöbalken överklagas till mark- och miljödomstol. Kammarkollegiet ansvarar för uppgiften att driva in statens fordran.

Miljösanktionsavgiften ska enligt 30 kap. 2 § miljöbalken tas ut även om överträdelsen vare sig skett uppsåtligt eller av oaktsamhet men det finns undantag för fall där en avgift bedöms vara oskälig. I 30 kap. 2 § miljöbalken anges bl.a. den situationen att överträdelsen har föranlett straff enligt bestämmelserna i 29 kap. miljöbalken.

Av förordningen (2012:259) om miljösanktionsavgifter framgår det vid vilka överträdelse som miljösanktionsavgifter ska tas ut och avgifternas storlek. I vissa fall görs en differentiering av beloppet beroende på vem miljösanktionsavgiften riktas mot, en fysisk eller juridisk person, en tillverkare av något eller någon som t.ex. släpper ut en vara på marknaden.

I förordningen om miljösanktionsavgifter regleras bl.a. överträdelse av de i svavelförordningen (2014:509) tillåtna svavelhalterna i marina bränslen för fartygsmotorer. Avgifterna är satta i förhållande till motorernas eller motorernas sammanlagda effekt och uppgår till mellan 5 000 och 500 000 kronor. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för dessa regler och den myndighet som beslutar om miljösanktionsavgifter.

En miljöstraffavgift är att betrakta som straff i Europakonventionens mening (NJA 2004 s. 840 I och II samt NJA 2013 s. 842). Det innebär att utformningen av miljöstraffavgiften måste uppfylla de krav som ställs på rättssäkerheten i artikel 6 i konventionen (se kapitel 20 om rätten att vara passiv). Det innebär också att andra hänsyn som framgår av konventionen måste tas.

Förutsättningar för att bestämma miljöstraffavgiftens storlek

Enligt 30 kap. 1 § andra stycket miljöbalken ska en avgifts storlek bestämmas med hänsyn till en överträdelses allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser. Med överträdelsens allvar menas de objektiva omständigheterna, exempelvis överträdelsens omfattning och varaktighet. Med den bestämmelse som överträdel- sen avser menas bestämmelsens skyddsintresse. Om en bestämmelse syftar till att skydda människors hälsa eller miljön bör man se allvarigare på en överträdelse än om den syftar till att skydda exempelvis estetiska intressen (prop. 1997/98:45, del 1, s. 538 f.).

I fråga om miljöstraffavgifter för överträdelser av artiklar i fartygsåtervinningsförordningen kan inledningsvis konstateras att de som kan bli avgiftsskyldiga för nedanstående överträdelser så gott som uteslutande är juridiska personer. Det innebär att avgifterna för att vara effektiva bör vara högre än om de avgiftsskyldiga hade varit fysiska personer. Vidare bedöms att differentiering mellan fartyg av olika storlek inte är nödvändig eftersom bestämmelserna om fartygsåtervinning gäller för fartyg som har en bruttodräktighet över 500, och alltså är relativt stora.

5.2.3 Tillsynsåtgärder som komplement till straffsanktion

Som nämnts ovan omfattas fartygsåtervinningsförordningen av miljöbalkens tillsynsbestämmelser i 26 kap. miljöbalken. Tillsynsmyndigheterna, i detta fall Transportstyrelsen och Naturvårdsverket, kan med stöd av dessa bestämmelser meddela beslut om förelägganden och förbud. Beslut om förelägganden och förbud får förenas med vite. Överträdelser av fartygsåtervinningsförordningens bestämmelser kan därmed, oavsett om de är straffsanktionerade eller inte, bli föremål för tillsynsåtgärder.

5.3 Överväganden

5.3.1 Var ska sanktionerna föras in?

Miljöbalkens mål framgår av 1 kap. 1 §. Balkens syfte är bl.a. att främja en hållbar utveckling för att nuvarande och kommande generationer ska tillförsäkras en hälsosam och god miljö (se prop. 1997/98:45, del 1, s. 6 f.). Av miljöbalkens allmänna tillämpningsregler i 1 § andra stycket framgår att miljöbalken ska tillämpas så att människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan.

Målet med fartygsåtervinningsförordningen är bl.a. att underlätta ratificeringen av Hong Kong-konventionen och därigenom säkerställa att fartyg återvinns med säkra och miljövänliga metoder. Syftet är även att minska skillnaderna mellan operatörer i EU, OECD-länder och berörda tredjeländer när det gäller hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och miljönormer.

Vid valet av sanktion för överträdelser på miljörettens område är det, i svensk rätt främst en fråga om att antingen välja straffbestämmelser i 29 kap. miljöbalken eller bestämmelser om miljö-sanktionsavgifter i 30 kap. miljöbalken och förordningen om miljö-sanktionsavgifter.

I såväl miljöbalken som fartygsåtervinningsförordningen finns en tydlig koppling mellan att främja miljön och trygga människors hälsa. Eftersom miljöskyddet är den grundläggande principen i fartygsåtervinningsförordningen bör de sanktioner som behövs föras in i miljöbalken eller i en förordning meddelad med stöd av miljöbalken.

Tillsynsansvaret för att fartygsåtervinningsförordningen efterlevs är reglerat i miljötillsynsförordningen (2 kap. 24 § 8 och 27 § 3). Det finns således redan i dag en stark koppling mellan fartygsåtervinningsförordningen och miljöbalken. Sanktioner för överträdelser av fartygsåtervinningsförordningen bör därför regleras i 29 kap. miljöbalken eller genom miljö-sanktionsavgifter.

5.3.2 Effektivitetshänsyn

Det saknas kunskap om effektiviteten av olika typer av sanktioner på miljöområdet. Användningen av administrativa sanktioner följs

exempelvis inte upp och utvärderas, och Brottsförebyggande rådet bedriver för närvarande ingen forskning om miljöbrottslighet. I tidigare utredningar har det antagits att en straffpåföljd i många situationer kan ha en god avhållande effekt på just miljöområdet. Många kriminella beteenden är av den arten att de sällan styrs av rationella överväganden utan begås i affekt och i hastigt mod. I fråga om miljöbrottslighet har det antagits att det många gånger förhåller sig på motsatt sätt. Här gäller det i stället att påverka just överlagda ställningstaganden. Som exempel har nämnts att de flesta överträdelser inte begås för att skada miljön utan för att minska kostnader, öka sin vinst eller gynna andra egenintressen (se SOU 1993:27, Miljöbalk. Huvudbetänkande av miljöskyddskommittén, s. 640 f., Brottsförebyggande rådet, Miljöstraffrätten i praktiken, 2002, SOU 2002:50, s. 234 f.).

5.3.3 Straffpåföljd eller miljöskaktionsavgift

En grundläggande skillnad mellan straffrättsliga sanktioner och miljöskaktionsavgifter är att det straffrättsliga ansvaret uppkommer först om en gärning begås med uppsåt eller av oaktsamhet medan ansvaret är strikt för överträdelser som kan föranleda miljöskaktionsavgift (se prop. 1997/98:45 s. 535 och 30 kap. 2 § miljöbalken). Eftersom systemet med miljöskaktionsavgifter inte förutsätter individuellt ansvar, är en annan skillnad att miljöskaktionsavgifter kan tas ut inte endast av fysiska personer utan även av juridiska. Dessutom beslutas miljöskaktionsavgiften av tillsynsmyndigheten. Bakgrunden till detta är att det ofta är tillsynsmyndigheter som upptäcker överträdelser och de har ofta bäst förutsättningar att utreda dem. Användning av miljöskaktionsavgifter kan därför leda till att fler överträdelser kan beivras och att handläggningen av överträdelser blir mer effektiv.

Systemet med miljöskaktionsavgifter bygger på ett strikt ansvar för att undvika bevissvårigheter och öka den allmänna noggrannheten. Miljöskaktionsavgiften förutsätter alltså inte att en överträdelse har skett till följd av ett uppsåtligt eller vårdslöst agerande, utan det räcker att objektivt kunna konstatera att en överträdelse har skett. Tanken är att systemet ska vara enkelt, tydligt, snabbt och schabloniserat. En miljöskaktionsavgift ska inte tas ut om det är

uppenbart oskäligt. Detta innebär att utrymmet för skönsmässiga bedömningar och avvägningar är mycket litet. Utrymmet måste vara litet för att systemet ska kunna vara enkelt, lätt att tillämpa och samtidigt effektivt. (prop. 2005/06:182 s. 34 ff.). En förutsättning för att införa miljöstraffavgift som sanktion för en överträdelse är därför att överträdelsen ska vara lätt att utreda och konstatera. Om mer ingående bedömningar behöver göras eller om en överträdelse bedöms vara av mer allvarlig art bör inte miljöstraffavgift väljas som sanktion.

Ytterligare en aspekt att väga in vid valet av sanktion är förutsättningar att bedriva förundersökning av ett brott som förutsätter tillgång till ett fartyg. Under den tid det tar för åklagare och polis att utreda ett eventuellt brott kan ett fartyg hinna lämna svensk hamn och svenskt sjöterritorium. Det försvårar utredningsarbetet avsevärt och kan ibland innebära att förundersökningar får läggas ner.

5.3.4 Åtalsprövningsregeln och dubbelprövningsförbudet

Många av straffbestämmelserna i 29 kap. miljöbalken har ett förhållandevis brett tillämpningsområde. På så sätt skiljer de sig från straffbestämmelserna i förordningen om miljöstraffavgifter som avser klart avgränsade otillåtna ageranden. Det förekommer att ett agerande som omfattas av en miljöstraffbestämmelse även omfattas av någon av straffbestämmelserna.

Att ett visst agerande omfattas av två olika sanktionssystem är i sig inte problematiskt i förhållande till det s.k. dubbelprövningsförbudet, jfr artikel 4.1 i det sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen, artikel 50 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna samt 30 kap. 9 § och 45 kap. 1 § rättegångsbalken. Konflikten uppstår först när samma gärning är föremål för prövning i båda systemen. När ett agerande omfattas av två sanktionssystem måste berörda myndigheter handlägga ärendet med hänsyn till reglerna om dubbelprövningsförbudet och t.ex. välja vilken typ av sanktion som ska påföras, jfr 1 kap. 17 § andra stycket miljöstraffförordningen. Straffansvar ska inte dömas ut om en gärning är att anse som ringa, se 29 kap. 11 § första stycket miljöbalken. Det finns även en åtalsprövningsregel som innebär att om gärningen kan föranleda miljöstraffavgift och inte kan antas föranleda

annan påföljd än böter, får åtal endast väckas om det är påkallat från allmän synpunkt, se 29 kap. 11 § fjärde stycket. Dessa bestämmelser blir vägledande för vilket sanktionssystem som ska väljas i det enskilda fallet.

I denna promemoria föreslås att en överträdelse av förbudet mot att installera och använda farliga material ombord på fartyg ska kunna sanktioneras med en miljöstraffavgift. För att en överträdelse ska anses föreligga behöver ingen förorening eller skada ha uppstått till följd av installationen eller användningen av dessa material. Om en installation eller användningen av ett farligt material medför en förorening som är skadlig för människors hälsa, djur eller växter kan gärningen även omfattas av straffstadgandet i 29 kap. 1 § miljöbalken om miljöbrott. I det fallet är det själva föroreningen och dess effekter som omfattas av det straffbara handlandet, oavsett om materialet som förorsakar föroreningen är farligt eller inte. Även om beskrivna gärningar skulle kunna ha ett nära samband är bedömningen att de utgör två olika gärningar. Vad gäller förslagen i promemorian om miljöstraffavgifter i övrigt finns ingen situation där en gärning riskerar att även omfattas av en straffbestämmelse.

På sikt kan det finnas skäl att se över regelverken för sanktionssystemen. För närvarande ger dock åtalsprövningsregeln tillsammans med praxis tillräcklig vägledning.

5.3.5 Förhållandet till brottsbalken och smugglingslagen

En person ska inte dömas till ansvar enligt 29 kap. miljöbalken om gärningen är belagd med samma eller strängare straff i brottsbalken eller om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt lagen (2000:1225) om straff för smuggling (smugglingslagen). Det framgår av 29 kap. 11 § andra stycket miljöbalken. Smugglingslagen är således primär i förhållande till miljöbalkens straffbestämmelser.

Smugglingslagen innehåller bestämmelser om ansvar m.m. för gärningar som rör införsel till eller utförsel från landet av varor. Med varor förstås i princip materiella ting (se prop. 1999/2000:124, En ny smugglingslag m.m., s. 105).

För att dömas för smuggling enligt 3 § tredje stycket 1 smugglingslagen krävs att någon från landet för ut en vara i strid med ett särskilt föreskrivet förbud mot eller villkor för utförsel eller efter

utförseln förfogar över varan i strid med förbudet eller villkoret. Det kan t.ex. gälla export av avfall i strid med avfallstransportförordningen enligt 29 kap. 4 a § första stycket 3 a miljöbalken (otillåten avfallstransport). Export av avfall i strid med avfallstransportförordningen kan även utgöra olovlig utförsel enligt 7 § smugglingslagen. Smuggling kräver uppsåt. För fall av grov oaktsamhet kan straff för olovlig utförsel utdömas. Enligt 14 § smugglingslagen är försök till smuggling straffbart men inte försök till olovlig utförsel.

Som nämnts är de fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen undantagna från bestämmelserna i avfallstransportförordningen. Export av dessa fartyg innebär således inte att man bryter mot det i avfallstransportförordningen angivna exportförbudet och därmed aktualiseras inte heller ansvar enligt smugglingslagen på den grunden.

6 Nya sanktionsbestämmelser

6.1 Nya bestämmelser i miljöbalken

6.1.1 Otillåten fartygsåtervinning

Förslag: En fartygsägare som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar sitt fartyg för återvinning på en plats som inte finns upptagen på den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar och därigenom bryter mot artikel 6.2 a i fartygsåtervinningsförordningen döms för otillåten fartygsåtervinning. Straffet ska vara böter eller fängelse högst två år.

För försök till otillåten fartygsåtervinning döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Skälen för förslaget

En fartygsägare är skyldig att se till att det fartyg som ska återvinnas endast återvinns på sådana fartygsåtervinningsanläggningar som finns upptagna på den europeiska förteckningen och att fartyget har ett återvinningsintyg (artikel 6.2 a och 6.2 c i fartygsåtervinningsförordningen).

Med fartygsägare avses enligt fartygsåtervinningsförordningen den fysiska eller juridiska person som är registrerad som ägare av fartyget. Skyldigheten gäller även den som äger fartyget under en begränsad tid i väntan på försäljning eller på att fartyget ska överlämnas till en fartygsåtervinningsanläggning. Om det inte finns någon registrerad ägare omfattas den fysiska eller juridiska person som äger fartyget eller som har övertagit fartygets drift. Detta kan

exempelvis vara en chef eller bareboatfraktare (en som hyr ett fartyg av redaren utan besättning). Även en juridisk person som driver ett fartyg ägt av ett land kan vara fartygsägare. Som framgått ovan är bedömningen att med registrering avses registrering i de nationella fartygsregistren eller IMO:s register för sjöfarten.

Fartygsåtervinningsförordningen innehåller, som redan har framgått, en mängd bestämmelser om förberedelser inför att ett fartyg ska återvinnas. Fartygsägaren ska t.ex., inför att ett fartyg ska återvinnas, anmäla sin avsikt att återvinna fartyget till den ansvariga myndigheten, dvs. Transportstyrelsen, (artikel 6.1 b). Anmälan ska göras inom den tidsfrist som myndigheten fastställer. Fartygsägaren ska vidare förse den driftsansvariga på aktuell fartygsåtervinningsanläggning under vilkens ansvar fartyget ska återvinnas med all information om fartyget som behövs för att den driftsansvariga ska kunna ta fram en återvinningsplan för fartyget (artikel 6.1 a). Innan fartyget tas ur bruk och återvinning påbörjas ska fartyget genomgå en slutlig besiktning (artikel 8.7). Den är denna slutliga besiktning som, om den genomförs utan anmärkning, ska resultera i att den ansvariga myndigheten, dvs. Transportstyrelsen, utfärdar det återvinningsintyg som fartygsägaren ansvarar för att se till att fartyget har innan det får återvinnas (artikel 9.9). Återvinningsintyget, som ska utfärdas för en period på högst tre månader, ska åtföljas av förteckningen över farliga material och fartygets återvinningsplan, vilken alltså ska tas fram av den driftsansvarige på aktuell fartygsåtervinningsanläggning (artiklarna 10.3 och 9.9). Återvinningsplanen ska bl.a. ange i vilken mån eventuellt förberedande arbete kommer äga rum på annan plats än den fartygsåtervinningsanläggning som har angetts i planen, var fartyget kommer förvaras under återvinningen och en kortfattad plan för ankomsten (7.2 b). Planen ska godkännas av den behöriga myndigheten, dvs. Naturvårdsverket (artikel 7.3).

Om dessa förberedelser följs är förutsättningarna goda för att fartyg ska återvinnas på miljömässigt godtagbara sätt och att tillsynsmyndigheterna ska kunna kontrollera att så sker samt uppmärksamma fall när fartyg riskerar att återvinnas i strid med återvinningsförordningen.

Syftet med kravet på att fartyg ska återvinnas på en auktoriserad anläggning är att fartyg ska återvinnas under miljömässigt godtagbara förhållanden oavsett var i världen de återvinnas. Att inte

iakta de krav som fartygsåtervinningsförordningen ställer i detta avseende är allvarligt.

Som redan har framgått innebär antagandet av fartygsåtervinningsförordningen och ändringen av avfallstransportförordningen därigenom att export av fartyg som för en medlemsstats flagg och omfattas av fartygsåtervinningsförordningen sedan 31 december 2018 inte längre omfattas av avfallstransportförordningen och därmed inte heller av miljöbalkens straffbestämmelser om otillåten avfallstransport (med undantag från punkten 1 som avser nationella yrkesmässiga avfallstransporter). Det innebär i praktiken att Sverige saknar straffbestämmelser för export av farligt avfall i form av uttjänade svenskflaggade fartyg med en bruttodräktighet på minst 500 till länder utanför EU.

Om en fartygsägare i strid med fartygsåtervinningsförordningen inte säkerställer att dess fartyg återvinns på fartygsåtervinningsanläggning som är upptagen på den europeiska förteckningen så är det en allvarlig överträdelse av förordningen som bör straffsanktioneras. Den straffbara gärningen bör vara att lämna ett fartyg för återvinning på en plats som inte är en sådan fartygsåtervinningsanläggning som finns upptagen på den europeiska förteckningen. Med att lämna fartyget för återvinning menas att fartygsägaren levererar eller låter leverera, t.ex. genom att anordna leveransen av fartyget till en viss plats i syfte att fartyget ska tas ur bruk och återvinnas där. Det är emellertid inte ett krav att återvinningen har påbörjats eller slutförts. För att brottet ska anses fullbordat bör det räcka att fartygsägaren levererar fartyget till en viss plats som inte är en fartygsåtervinningsanläggning som finns upptagen på den europeiska förteckningen i syfte att fartyget ska tas ur bruk och återvinnas på platsen.

I vissa fall kan en fartygsägare sälja fartyget kort tid innan det ska lämnas för återvinning men med full vetskap om att fartyget ska återvinnas och att fartyget kommer att återvinnas på en anläggning som inte är godkänd. Fartyg kan i sådana fall även flaggas om till ett annat lands flagg. Är det fråga om ett fartyg som tidigare har fört en medlemsstats flagg och som efter försäljningen lämnas för att återvinnas på en plats som inte utgör en godkänd fartygsåtervinningsanläggning kan syftet med förfarandet vara att kringgå fartygsåtervinningsförordningens bestämmelser. Det kan även vara fråga om försäljningar direkt till anläggningar som inte finns med i den euro-

peiska förteckningen. I de fall det går att fastställa att syftet med en fartygsöverlåtelse varit att fartyget ska återvinnas på en plats som inte finns upptagen på den europeiska förteckningen bör den tidigare fartygsägaren kunna hållas ansvarig för en sådan otillåten fartygsåtervinning. Den tidigare fartygsägaren får därmed anses ha anordnat leveransen av fartyget till platsen för återvinning i strid med fartygsåtervinningsförordningens bestämmelser. Det kan vara förenat med svårigheter att avgöra syftet med en försäljning och om ett fartyg ska tas ur bruk eller inte. Eventuellt kan ledning hittas i om fartygets försäkring har ändrats eller om värdet av fartyget rent redovisningstekniskt har ändrats.

Syftet med exportförbudet i avfallstransportförordningen är att förhindra att avfall hanteras på ett icke godtagbart sätt. Syftet med fartygsåtervinningsförordningens krav på fartygsägare att se till att deras fartyg återvinnas på en auktoriserad återvinningsanläggning är detsamma. Allvaret av en överträdelse av nämnt exportförbud och kravet i artikel 6.2 fartygsåtervinningsförordningen på att ett fartyg endast får återvinnas på en auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning bör i straffrättsligt hänseende bedömas lika. En straffrättslig sanktion för nämnda överträdelse av fartygsåtervinningsförordningen bör därför föras in i 29 kap. miljöbalken. Brottet bör benämnas *otillåten fartygsåtervinning*.

Straffskalan för otillåten avfallstransport uppgår till böter eller fängelse i högst två år. Straffskalan bör vara densamma för en fartygsägare som inte säkerställer att dess fartyg återvinnas på en godkänd fartygsåtervinningsanläggning. En näringsidkare som begår brott i utövningen av näringsverksamhet kan åläggas företagsbot med stöd av 36 kap. 7 § brottsbalken.

Det är endast transport av sådana fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen som träffas av den nu föreslagna straffbestämmelsen om otillåten fartygsåtervinning. Transport av andra fartyg för återvinning i länder utanför EU kan fortfarande omfattas av exportförbudet i avfallstransportförordningen och sådana transporter kan därmed leda till straffansvar enligt 29 kap. 4 a § 5 miljöbalken.

Subjektivt rekvisit

På samma sätt som för nuvarande straffstadgande om otillåten avfallstransport bör det för straffansvar för otillåten fartygsåtervinning räcka att brottet begås av oaktsamhet.

Vad gäller ansvar för otillåten avfallstransport är det inte en förutsättning att gärningspersonen kände till eller var oaktsam i fråga om existensen av den regel som innehåller själva straffbestämmelsen. Den som har begått handlingen behöver alltså inte ha förstått att det han eller hon har gjort eller inte har gjort är brottsligt för att ansvar ska kunna utkrävas. Det krävs subjektiv täckning i fråga om bestämmelser som föreskriver viss handlingsplikt.

I fråga om straffansvar för överträdelser av avfallstransportförordningen har regeringen tidigare uttalat att utförsel av avfall från Sverige typiskt sett är förenat med risker för människors hälsa och miljön. Det måste därför ställas särskilt höga krav på den som vill föra ut avfall från Sverige att känna till de regler som i olika hänseende gäller för export och utförsel av avfall. Det bör i många fall även vara möjligt att döma för uppsåtliga brott. Omständigheterna i det enskilda fallet kan visa på att gärningspersonen måste ha insett att utförsel av avfallet omfattas av restriktioner. (se prop. 2018/19:79, Ändamålsenliga sanktioner mot otillåtna avfallstransporter, s. 20 f.). I fråga om ansvar för den nu föreslagna straffbestämmelsen om otillåten fartygsåtervinning bör samma förhållanden gälla.

Försöksbrott

Ett brott anses fullbordat när samtliga rekvisit i en straffbestämmelse är uppfyllda. En förutsättning för otillåten fartygsåtervinning är att fartygsägaren har lämnat fartyget på en plats för återvinning som inte är en sådan fartygsåtervinningsanläggning som finns upptagen på den europeiska förteckningen. Genom att sanktionera försök till otillåten fartygsåtervinning ökar möjligheterna för samhället att ingripa mot denna brottslighet innan skador på miljö eller människor har uppkommit. En kriminalisering av försök till brott kan även ha en avskräckande effekt på den som planerar att återvinna ett fartyg på en olaglig fartygsåtervinningsanläggning. Det bedöms därför nödvändigt att införa straffsanktion för försöksbrott.

Förhållandet till straffbestämmelsen om miljöbrott

Straffbestämmelsen om miljöbrott i 29 kap. 1 § miljöbalken har ett brett tillämpningsområde. Det innebär att paragrafen i vissa fall täcker även de situationer som straffas som otillåten fartygsåtervinning. Det kan t.ex. vara fråga om utsläpp av ämnen som orsakar föroreningar eller annan betydande olägenhet i miljön.

Det är viktigt att förhållandet mellan bestämmelsen om miljöbrott och bestämmelsen om otillåten fartygsåtervinning klargörs. Bestämmelsen om miljöbrott ska tillämpas före de flesta andra straffbestämmelser i 29 kap. miljöbalken (t.ex. otillåten avfallstransport, brott mot områdesskydd, artskyddsbrott, olovlig kemikaliehantering och otillåten miljöverksamhet). Det finns ingen anledning att göra en annan bedömning när det gäller otillåten fartygsåtervinning. Det bör därför framgå av lagtexten att bestämmelsen om miljöbrott ska tillämpas före bestämmelsen om otillåten fartygsåtervinning.

6.1.2 Förverkande

Förslag: Ett fartyg som har varit föremål för otillåten fartygsåtervinning eller försök till sådant brott får förklaras förverkat om det inte är uppenbart oskäligt. I stället för egendomen kan dess värde helt eller delvis förklaras förverkat.

Skälen för förslaget

Sedan den 1 augusti 2019 är det möjligt att förverka avfall som har varit föremål för de brott som anges i 29 kap. 12 § miljöbalken. I bestämmelsen räknas bl.a. otillåten avfallstransport upp. I bestämmelsens motiv (prop. 2018/19:79 s. 29 f.) anges att det kan framstå som underligt att ta i beslag och förverka ett föremål som utgör avfall eftersom avfall är ett föremål eller ämne som innehavaren vill göra sig av med, men att det i många fall är det kostnaderna för att ta hand om avfallet på ett miljömässigt godtagbart sätt som innehavaren av avfallet försöker undvika genom att olagligt föra ut avfallet ur landet. Samma föremål kan också i ett senare led ha ett värde för inne-

havaren men fortfarande utgöra avfall. Många gånger kan avfallet ha därför ha ett ekonomiskt värde.

Fartyg som är uttjänta och ska återvinnas innehåller ofta delar som har stora ekonomiska värden. För att reglerna om otillåten fartygsåtervinning ska vara effektiva är det viktigt att fartyg som har lämnats för att återvinnas på en plats som inte finns upptagen på den europeiska förteckningen kan förverkas. För att fartyg som återvinns på ett otillåtet sätt ska omfattas av bestämmelserna om förverkande i 29 kap. miljöbalken krävs att den föreslagna straffbestämmelsen i 29 kap. 4 b § räknas upp i 12 § samma kapitel.

Enligt 29 kap. 12 a § miljöbalken kan avfall som tagits i beslag och som skäligen kan antas bli förverkat säljas omedelbart om det finns risk för att avfallet blir förstört under förvaringen, förvaringen är förenad med alltför stora kostnader eller om det finns andra särskilda skäl. I fråga om fartyg kan en sådan förvaring tänkas bli förenad med stora kostnader. Avfallet får i stället för försäljning förstöras om det inte kan säljas eller om det kan antas komma till brottslig användning eller på annat sätt är olämpligt för försäljning. Det är den myndighet som förvarar avfallet som får låta sälja eller förstöra avfallet.

6.1.3 Utökad domsrätt

Förslag: Svensk domstol ska vara behörig att döma över otillåten fartygsåtervinning även när domsrätt inte följer av brottsbalken.

Skälen för förslaget

Svensk domstol är behörig att döma över brott och besluta om särskild rättsverkan av brott som har begåtts i Sverige. Av 2 kap. 2 § brottsbalken följer att svensk domsrätt finns också avseende brott som har begåtts i utlandet om brottet har begåtts av svenska medborgare eller av utländska medborgare med hemvist i Sverige eller som finns här i riket. I det senare fallet krävs att det på brottet enligt svensk lag kan följa fängelse i mer än sex månader. För brott som begåtts utanför Sverige finns, för att svensk domsrätt ska föreligga, i många fall ett krav på dubbel straffbarhet. Om ett brott begås utanför Sverige av en utländsk medborgare för ett svenskt

företags (t.ex. ett rederi) räkning saknar dock svensk domstol som huvudregel behörighet. Som redan nämnts finns det i 2 kap. 3 § brottsbalken bestämmelser som utökar domsrätten i vissa fall. Av första punkten i denna paragraf framgår att svensk domsrätt föreligger för brott som begåtts utom riket om brottet har förövats på svenskt fartyg eller luftfartyg, eller om det har begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon annan som tillhörde besättningen på sådant fartyg. Utökad svensk domsrätt finns i dag även för brott mot förbudet mot dumpning eller förbränning av avfall inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. På och över det fria havet får avfall inte heller dumpas från eller förbrännas på svenska fartyg eller luftfartyg. Avfall som är avsett att dumpas i eller förbrännas på det fria havet får inte föras ut ur landet eller ur den ekonomiska zonen (se 15 kap. 27 § och 29 kap. 8 § 12 miljöbalken). Den som begått ett brott mot dumpningsförbudet får dömas vid svensk domstol även om 2 kap. 2 och 3 §§ brottsbalken inte är tillämpliga (29 kap. 13 § miljöbalken). Det innebär i dessa fall också att kravet på dubbel straffbarhet inte gäller.

Brottet otillåten fartygsåtervinning kommer som har redogjorts för ovan att anses fullbordat i och med att ett fartyg som ska återvinnas lämnas på en plats som inte finns upptagen i den europeiska förteckningen. Som också har redogjorts för återvinns den större andelen av fartyg i andra länder såsom Indien, Pakistan och Bangladesh. Om ett svenskt fartyg, dvs. ett fartyg som är registrerat i Sverige, ägs av ett utländskt företag och lämnas för återvinning på en plats utanför svenskt territorium som inte är en fartygsåtervinningsanläggning upptagen på den europeiska förteckningen och en sådan överlämning görs av en utländsk medborgare som inte begår brottet i tjänsten som befälhavare eller som del av fartygets besättning är bedömningen att det saknas svensk domsrätt.

Det som fartygsåtervinningsförordningen är avsedd att förhindra är att fartyg återvinns utomlands på ett sätt som inte är godtagbart för människors hälsa och miljön. Syftet med förordningens bestämmelser är att se till att medlemsstaterna tar ansvar för fartyg som för en medlemsstats flagg och att dessa återvinns på ett säkert och miljömässigt godtagbart sätt. Att lämna ett svenskt fartyg för att återvinnas på en plats som inte finns med på den europeiska förteckningen är ett allvarligt brott som kan medföra omfattande konsekvenser för miljön och människors hälsa. Det är därför viktigt att personer

som begår dessa brott ska kunna lagföras i Sverige. För detta krävs att den svenska domsrätten för sådana gärningar utökas på motsvarande sätt som för dumpning eller förbränning av avfall. Bestämmelsen om utökad domsrätt i 29 kap. 13 § miljöbalken bör därför ändras så att den utöver förbudet i 29 kap. 8 § 12 om förbud mot dumpning eller förbränning av avfall enligt 15 kap. 27 § även omfattar brottet otillåten fartygsåtervinning i föreslagna 29 kap. 4 b §.

Alternativ till utökad domsrätt

Som har redogjorts för föreslås att brottet otillåten fartygsåtervinning ska anses fullbordat när ett fartyg som ska återvinnas lämnas för återvinning på en plats som inte finns upptagen på den europeiska förteckningen. I de fall en sådan plats ligger i ett annat land krävs det för lagföring i vissa fall att den svenska domsrätten utökas. I fråga om tidpunkt för fullbordat brott skulle ett alternativ vara att anse brottet som fullbordat redan när det står klart att avsikten är att lämna ett fartyg för återvinning på en plats som inte utgör en fartygsåtervinningsanläggning som finns upptagen i EU:s förteckning. Det skulle i sig kunna innebära att brottet anses fullbordat på ett tidigare stadium och därmed mer sannolikt inom svensk jurisdiktion. En liknande lösning har valts i fråga om otillåten avfalls-transport där det numera är straffbart att anordna eller genomföra en transport av avfall som är avsedd att gå från EU till ett land eller territorium utanför EU i strid med avfallstransportförordningen (se prop. 2018/19:79 s. 17 f.).

I fråga om otillåten avfallstransport bygger straffbestämmelsen i grunden på ett exportförbud. Det är alltså straffbart att exportera avfallet. De fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen omfattas inte av avfallstransportförordningens exportförbud och det är inte straffbart att exportera fartyg som utgör avfall till länder utanför EU. Det är därför inte lämpligt att låta brottet vara fullbordat redan vid tidpunkten för anordnandet eller genomförandet av exporten.

6.1.4 Böter för den fartygsägare som lämnar oriktig eller vilseledande information

Förslag: En fartygsägare som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande information om sitt fartyg som underlag till den återvinningsplan som den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen ska ta fram ska kunna dömas till böter.

Skälen för förslaget

Enligt artikel 6.1 i fartygsåtervinningsförordningen ska fartygsägaren ska förse den driftsansvariga på den fartygsåtervinningsanläggning där fartyget ska återvinnas med relevant information för att denne ska kunna upprätta en återvinningsplan för fartyget. Återvinningsplanen är ett centralt dokument för fartygsåtervinningen för att kunna bedöma hur ett fartyg ska återvinnas och för att kunna vidta lämpliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder. Det är därför viktigt att de uppgifter som lämnas är korrekta. Lämnas oriktiga eller vilseledande uppgifter finns risk att fartyg återvinns på ett sätt om inte är miljömässigt godtagbart eller med risk för människors hälsa, såväl utanför som inne på fartygsåtervinningsanläggningen. Att avgöra om uppgifterna är oriktiga eller vilseledande kräver viss bedömning. Det kan också finnas skäl att kunna beakta om uppgifterna lämnats av oaktsamhet eller med uppsåt. Mot bakgrund av de överväganden som behöver göras lämpar sig inte miljöstraff som sanktion för överträdelser av bestämmelserna om fartygsägarens skyldighet att lämna relevant information. Sådana överträdelser bör i stället sanktioneras med en straffrättslig sanktion och bör kunna stanna vid böter.

6.1.5 Böter för en driftsansvarig som inte återvinner fartyget i överensstämmelse med återvinningsplanen

Förslag: En driftsansvarig på en fartygsåtervinningsanläggning som med uppsåt eller av oaktsamhet återvinner ett fartyg på ett sätt som inte överensstämmer med den av behörig myndighet godkända återvinningsplan som har tagits fram för fartyget ska kunna dömas till böter.

Som har framgått är det den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen som ansvarar för att en återvinningsplan upprättas för det fartyg som ska återvinnas. Vid framtagande av planen ska relevanta bestämmelser i Hong Kong-konventionen och relevanta riktlinjer från IMO beaktas. Planen ska baseras på den information som lämnats av fartygsägaren så att den överensstämmer med bl.a. förteckningen över farliga material. Återvinningsplaner för fartyg som ska återvinnas på fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige ska godkännas av Naturvårdsverket genom ett särskilt beslut i enlighet med förslag i denna promemoria.

Den driftsansvariga på en fartygsåtervinningsanläggning ansvarar även för att det fartyg som ska återvinnas under dess ansvar återvinns i enlighet med fartygets godkända återvinningsplan. Det kan t.ex. handla om placering av fartyget samt hantering och lagring av farliga material. Den driftsansvariga ansvarar därutöver för att det efter slutförd återvinning skickas ett intyg om detta till den ansvariga myndigheten (artikel 13.2 c). För svenskregistrerade fartyg är det Transportstyrelsen.

Som har framgått är återvinningsplanen ett centralt dokument när ett fartyg återvinns. Själva återvinningsplanens innehåll och att den överensstämmer med förordningens krav kontrolleras i fråga om fartyg som ska återvinnas på fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige genom Naturvårdsverkets prövning om godkännande av planen enligt artikel 7.1–3 i fartygsåtervinningsförordningen. Att börja återvinna ett fartyg utan att det finns en godkänd återvinningsplan för fartyget bör sanktioneras eftersom ett sådant förfarande innebär ett allvarligt åsidosättande av förordningens syfte. Det bör vara lätt att konstatera att återvinning av ett fartyg har påbörjats på en fartygsåtervinningsanläggning och likaså att det saknas ett godkännandebeslut i fråga om fartygets återvinningsplan. Att i

egenskap av driftsansvarig på en fartygsåtervinningsanläggning börja återvinna ett fartyg utan att ha en godkänd återvinningsplan för fartyget föreslås därför i denna promemoria sanktioneras med en miljöskaktionsavgift.

Huruvida ett fartyg återvinns i överensstämmelse med återvinningsplanen kan vara svårare att konstatera utan några utredningsinsatser. En överträdelse av kravet om att följa återvinningsplanen bör därför inte sanktioneras med en miljöskaktionsavgift utan en straffrättslig sanktion. I förhållande till överträdelsens allvar bör sanktionen kunna stanna vid böter.

I dagsläget finns det ingen fartygsåtervinningsanläggning i Sverige på den europeiska förteckningen. Förslaget bötesbrott kommer först att kunna aktualiseras när det finns en fartygsåtervinningsanläggning i Sverige på den europeiska förteckningen.

6.2 Nya bestämmelser i förordningen om miljöskaktionsavgifter

Som nämnts ovan finns det många fördelar med att förena överträdelser på miljörettens område med miljöskaktionsavgifter i stället för straffrättsliga sanktioner. Särskilt när det är fråga om fartyg, som inte sällan ägs av juridiska personer, och som dessutom kan ha utländska ägare. Som nämnts i avsnitt 5.3.3 krävs för att införa miljöskaktionsavgift som sanktion för en överträdelse att överträdelsen ska vara lätt att utreda och konstatera.

6.2.1 Miljöskaktionsavgifter när en fartygsägare inte uppfyller förordningens krav

Förslag: Transportstyrelsen ska kunna besluta om miljöskaktionsavgift för en fartygsägare om

- någon ombord på dess fartyg installerar eller använder sådana farliga material som avses i bilaga 1 till fartygsåtervinningsförordningen i strid med vad som föreskrivs där,
- det inte finns en förteckning över farliga material ombord på dess fartyg eller

- fartygsägaren inte anmäler avsikten att återvinna sitt fartyg till Transportstyrelsen inom föreskriven tid, eller
- fartygsägaren låter återvinna sitt fartyg utan att fartyget har ett återvinningsintyg.

Skälen för förslagen

Fartygsåtervinningsförordningens bestämmelser om fartygsägares skyldigheter syftar till att kontrollera och säkerställa att den information som finns om ett fartyg är korrekt och att åtgärder vidtas i viss ordning. Fartygsägares informationsskyldighet är en förutsättning för att berörda myndigheter och driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningar ska få en korrekt bild av fartygen och därigenom säkerställa att fartygen återvinns på säkert sätt, både för miljön och människors hälsa. Dessa kontroller fyller även en viktig funktion genom att i ett tidigt stadium upplysa berörda myndigheter om att en återvinning är förestående. För att kunna bedriva ett effektivt tillsynsarbete behöver myndigheterna få kännedom om att ett fartyg ska tas ur bruk och lämnas för återvinning.

Det är tillsynsmyndigheten som beslutar om miljöanktionsavgifter (30 kap. 3 § miljöbalken). Tillsynsmyndighet för bestämmelserna om fartygsägares skyldigheter är Transportstyrelsen. Transportstyrelsen är därmed den myndighet som kan besluta om att en fartygsägare ska åläggas att betala en miljöanktionsavgift. Miljöanktionsavgifter ska tas ut även om en överträdelse vare sig skett uppsåtligt eller av oaktsamhet om det inte kan anses oskäligt (30 kap. 2 § miljöbalken).

Miljöanktionsavgift för att installera eller använda farliga material ombord på fartyg

Artikel 4 förbjuder att någon ombord på sådana fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen installerar eller använder sådana farliga material som avses i bilaga 1 till fartygsåtervinningsförordningen i strid med vad som föreskrivs där. De farliga material som avses anges i bilaga I till förordningen. Kravet gäller för både nya och befintliga fartyg. Förordningen ställer även motsvarande krav i fråga

om fartyg som för ett tredjelands flagg när fartyget befinner sig i en hamn eller vid en ankringsplats i en medlemsstat (artikel 12.2). För fartyg som för tredjelands flagg omfattar förbudet att installera eller använda farliga material samtliga ämnen i bilaga I förutom PFOS. Det framgår av en fotnot i bilagan. I den mån farliga material används eller finns installerade på fartyg ska detta bl.a. framgå av den förteckning som ska medföras ombord, framför allt på nya fartyg (artikel 5).

De material som avses listas i bilaga I till förordningen utgörs av ämnen som är farliga för såväl människors hälsa som miljön. Det är därför viktigt att det införs en sanktion för överträdelser av förbudet mot att ombord på fartyg installera eller använda dessa material.

Ansvaret för att se till att farliga material inte installeras eller används ombord på sådana fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen i strid med förordningen bör rimligen läggas på fartygsägaren, som är den som har rådighet över fartyget.

Att avgöra om dessa material har installerats eller används ombord kan kräva viss utredning, vilket i sig skulle tala för att överträdelser av detta förbud lämpar sig för utredning av polis och åklagare och därmed borde föranleda en straffrättslig sanktion. Kontroller av fartygen kommer dock att utföras av Transportstyrelsen i egenskap av tillsynsmyndighet och Transportstyrelsen bör i samband med dessa kontroller kunna avgöra om de farliga material som förordningen omfattar har installerats eller används. Som nämnts finns även stora fördelar med att kunna använda miljöstraffsavgifter när det är fråga om överträdelser som begås på ett fartyg. Överträdelser av förbudet mot att installera eller använda farliga material ombord på fartyg bör därför sanktioneras med en miljöstraffsavgift.

Genom förslaget sanktioneras förbudet mot att ombord på ett fartyg installera eller använda något av de farliga material som framgår av bilaga I till förordningen. De material som i skrivande stund omfattas av bilagan är asbest, ozonnedbrytande ämnen, polyklorerade bifenylter (PCB), PFOS samt påväxthindrande föreningar och system.

Syftet med den aktuella bestämmelsen är att skydda människors hälsa och miljö. Om något av dessa farliga material installeras eller används ombord på ett fartyg innebär det en uppenbar fara för såväl miljön som för de människor som hanterar fartyget. Det finns därför

anledning att se allvarligt på en sådan överträdelse. Detta talar för att miljöstraffavgiften bör sättas högt. Användning eller installation av dessa material innebär däremot inte per automatik att ett utsläpp sker. Regeringen bedömer att en rimlig straffavgift är 300 000 kronor.

Samtliga material som listas i bilaga 1 är mycket farliga för både människor och miljön. Det saknas därmed skäl att bestämma avgifterna till olika belopp beroende på vilket ämne eller vilka mängder överträdelsern avser.

Miljöstraffavgift om det ombord på ett nytt fartyg saknas en förteckning över farliga material

Ägaren av ett nytt fartyg, dvs. ett sådant fartyg som avses i artikel 3.1.2, som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen är skyldig att ombord på fartyget medföra en förteckning över farliga material (artikel 5). Förteckningen ska ange åtminstone de farliga material som anges i bilaga II till förordningen och som ingår i fartygets konstruktion eller utrustning, var materialen finns och deras ungefärliga mängder. Bilaga II omfattar de farliga material som finns angivna i bilaga I (punkten 1) och ytterligare ett antal material så som kadmium och kadmiumföreningar, kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bly och blyföreningar.

Fartygsägaren är även skyldig att innan fartyget återvinns se till att förteckningen över farliga material ses över, uppdateras korrekt och innehåller information om bl.a. fartygsgenererat avfall och det förrådsmaterial som finns ombord (artikel 5.7). Förteckningen ska även verifieras av den ansvariga myndigheten. När en fartygsägare till den berörda myndigheten anmäler sin avsikt att återvinna fartyget ska förteckningen ingå i anmälan (artikel 6.1 b). Förteckningen är således ett centralt dokument som kräver att fartygsägaren har kunskap om vilka material som finns i fartygets konstruktion eller utrustning. Avsaknad av en sådan förteckning bör därför sanktioneras. Avsaknaden av en förteckning är lätt att konstatera och kräver ingen omfattande utredning. Det är därför lämpligt att sanktionera överträdelsern med en miljöstraffavgift.

För befintliga fartyg gäller kravet på att ombord medföra en förteckning över farliga material endast så långt det är praktiskt möjligt (artikel 5.2). Detsamma gäller för fartyg som för ett tredjelands

flagg när det anlöper en hamn eller ankarplats i en medlemsstat, men först från och med den 31 december 2020 (artiklarna 12.1 och 32.2 b). Även när det gäller fartyg som ska återvinnas gäller kravet i fråga om att medföra en förteckning över farliga material i artikel 5.1 endast så långt som det är praktiskt möjligt (artikel 5.2 andra stycket). Bestämmelserna är inte lämplig att sanktionera med en miljöstraffavgift eftersom de inte är tillräckligt tydliga för att det ska vara lätt att konstatera när en överträdelse av bestämmelsen har skett.

Förslaget är således att en miljöstraffavgift ska kunna tas ut i de fall nya fartyg inte ombord för med sig en förteckning över farliga material. Den information som finns i förteckningen utgör ett viktigt underlag för den driftsansvarig i arbetet att upprätta fartygets återvinningsplan. Genom att få information om vilka farliga material som fartyget innehåller kan återvinningen planeras och utföras på ett sätt som minimerar risk för skada på människors hälsa och miljön. Att inte föra med sig en förteckning riskerar att få stora konsekvenser inför en återvinning. Detta kan bl.a. leda till att såväl människor som miljön utsätts för mycket farliga ämnen. Avgiften bör därför ligga på en hög nivå. Att ta fram en komplett förteckning av farliga material för ett fartyg kan kosta omkring 100 000 kronor eller mer. Regeringen anser att 200 000 kronor är en lämplig avgift för den aktuella överträdelsen.

Miljöstraffavgift för utebliven anmälan om återvinning

Innan fartyget återvinns ska fartygsägaren skriftligen anmäla avsikten att återvinna fartyget till ansvarig myndighet, vilket för svenskflaggade fartyg är Transportstyrelsen. Anmälan ska göras inom den tidsfrist som Transportstyrelsen bestämmer. I dag finns ingen sådan tidsfrist bestämd. I promemorian föreslås att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om vilken tidsfrist som ska gälla.

Anmälan om att ett fartyg ska återvinnas ska innehålla den förteckning över farliga material och information som senare ska lämnas till den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen. Att anmälan om återvinning görs är en viktig åtgärd eftersom det innebär att ansvarig myndighet får kännedom om vilka svenska far-

tyg som ska återvinnas. Anmälan ger den ansvariga myndigheten information om avsikten att återvinna ett visst fartyg och tid att genomföra den slutliga besiktningen enligt artikel 8.7 samt därefter utfärda återvinningsintyget enligt artikel 9.9. Vid besiktningen ska bl.a. bekräftas att den fartygsåtervinningsanläggning vid vilken fartyget avses återvinnas finns upptagen i den europeiska förteckningen.

Att inte anmäla en förestående återvinning bör kunna sanktioneras. Det bör vara förhållandevis enkelt att konstatera om en fartygsägare har lämnat sitt fartyg för återvinning utan att först ha anmält återvinningen till Transportstyrelsen. En sådan överträdelse bör därför kunna förenas med en miljösanktionsavgift. Med hänsyn till den centrala funktion som en anmälan om återvinning har bör en överträdelse av bestämmelsen förenas med en miljösanktionsavgift om 100 000 kronor.

Miljösanktionsavgift för återvinning utan att det finns ett återvinningsintyg för fartyget

Fartygsägare ska enligt artikel 6.2 c se till att dess fartyg som ska återvinnas har ett återvinningsintyg innan återvinningen påbörjas. Vad som avses med återvinningsintyg anges i artikel 3.1.22. Där framgår att ett återvinningsintyg är ett fartygsspecifikt intyg som utfärdas till fartyg som för en medlemsstats flagg, i enlighet med kraven i artikel 9.9 och som kompletteras med en förteckning över farliga material i enlighet med artikel 5.7 och fartygets godkända återvinningsplan enligt artikel 7.

Av artikel 9.9 framgår att det är den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat ska utfärda återvinningsintyget efter det att en slutlig besiktning har genomförts utan anmärkningar i enlighet med artikel 8.7. Av samma artikel framgår också att intyget ska åtföljas av förteckningen över farliga material och fartygets återvinningsplan. I fråga om svenskflaggade fartyg är det Transportstyrelsen som utfärdar återvinningsintyg och utför slutbesiktningar (artiklarna 3.1.9, 8 och 9.9 samt 3 § i svenska fartygsåtervinningsförordningen). Den slutliga besiktningen ska bekräfta att förteckningen över farliga material uppfyller kraven i artikel 5, att fartygets återvinningsplan på ett korrekt sätt återspeglar informationen i förteckningen över far-

liga material och uppfyller kraven i artikel 7 och att den fartygsåtervinningsanläggning vid vilken fartyget ska återvinnas finns upptagen i den europeiska förteckningen (artikel 8.7).

När det gäller återvinningsplanen så ska den tas fram av den driftsansvariga på den återvinningsanläggning där fartyget ska återvinnas på grundval av information från fartygsägaren. Återvinningsplanen ska sedan godkännas av den behöriga myndigheten där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen innan den driftsansvariga skickar den till fartygsägaren med flera (artikel 13.2 a, som hänvisar till artikel 7.3).

För att Transportstyrelsen ska kunna utfärda ett återvinningsintyg krävs först att myndigheten utför en slutbesiktning och innan det kan göras måste den driftsansvariga för fartygsåtervinningsanläggningen där fartyget ska återvinnas ha tagit fram en återvinningsplan för fartyget och denna planen ha godkänts av behörig myndighet där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen.

I den mån fartygsägaren saknar en uppdaterad förteckning över farliga material eller en godkänd återvinningsplan kommer det medföra att något återvinningsintyg inte kan utfärdas av Transportstyrelsen. En sanktion för avsaknaden av ett återvinningsintyg säkerställer således att nödvändiga handlingar finns på plats inför en fartygsåtervinning. Att konstatera att ett återvinningsintyg saknas bör vara enkelt och inte kräva några större utredningsinsatser. Att låta återvinna ett fartyg utan att ha ett återvinningsintyg för fartyget bör därför kunna sanktioneras med en miljöstraffavgift.

Innehav av återvinningsintyg ger fartygsägaren rätt att påbörja återvinning av sitt fartyg.

Med hänsyn till allvaret i överträdelsen bör en avgift uppgå till 100 000 kronor.

6.2.2 Miljöstraffavgift när en driftsansvarig inte uppfyller förordningens krav

Förslag: Transportstyrelsen ska kunna besluta om miljöstraffavgift om den driftsansvariga på en fartygsåtervinningsanläggning börjar återvinna ett fartyg utan att det finns en återvinningsplan för fartyget som har godkänts av Naturvårdsverket.

Skälen för förslaget

Som har framgått innehåller fartygsåtervinningsförordningen flera bestämmelser med skyldigheter som riktar sig till den driftsansvariga på en auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning som är upptagen på den europeiska förteckningen. Skyldigheter som ska iakttas innan ett fartyg får börja återvinnas. I dag finns ingen fartygsåtervinningsanläggning i Sverige på den europeiska förteckningen. Nedanstående krav och förslag på sanktion kommer därför först att aktualiseras först när det finns en fartygsåtervinningsanläggning i Sverige på den europeiska förteckningen.

Miljösanktionsavgift för återvinning utan godkänd återvinningsplan

Av artikel 7.1 framgår att en fartygsspecifik återvinningsplan ska utarbetas innan någon återvinning får påbörjas. Vad som avses med återvinningsplan anges i artikel 3.1.16. Där anges att en återvinningsplan är en plan som tas fram av den driftsansvarige på fartygsåtervinningsanläggningen för varje enskilt fartyg som ska återvinnas under dess ansvar, med beaktande av relevanta riktlinjer och resolutioner från IMO. Av artikel 6.1 a framgår att det är fartygsägaren som ska förse den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen med all relevant information om fartyget som behövs för att upprätta återvinningsplanen.

Kravet på att planen för det fartyg som ska återvinnas ska tas fram av den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen där fartyget ska återvinnas finns i artikel 7.2 a. Samma artikel anger att planen ska tas fram i enlighet med relevanta bestämmelser i Hong Kong-konventionen och med beaktande av relevanta riktlinjer från IMO samt relevant information som fartyget som fartygsägaren har tillhandahållit enligt artikel 6.1 a så att den överensstämmer med förteckningen över farliga material. Ytterligare krav i fråga om återvinningsplaner finns i artikel 7.2 b–e och beskrivs i avsnitt 3.8.

Av artikel 7.3 framgår att återvinningsplanen ska ges ett tyst eller uttryckligt godkännande av behörig myndighet i enlighet med krav uppställda av den stat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen. Av artikeln framgår vidare att ett uttryckligt godkännande har getts om den behöriga myndigheten har översänt ett skriftligt meddelande om sitt beslut avseende fartygets återvinningsplan till

den driftsansvarige på fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och den ansvariga myndigheten. Tyst godkännande ska anses ha getts om den behöriga myndigheten inte har översänt och enligt artikel 15.2 b har anmält skriftliga invändningar mot fartygets återvinningsplan till den driftsansvarige på fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och den ansvariga myndigheten inom en handläggningstid som, i förekommande fall, fastställts i enlighet med krav uppställda av den stat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen. Vilket förfarande respektive behöriga myndighet tillämpar för att godkänna ett fartygs återvinningsplan ska framgå av den europeiska förteckningen (artikel 16.2).

I fråga om fartyg som ska återvinnas på fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige är det Naturvårdsverket som i egenskap av behörig myndighet genom ett särskilt beslut i enlighet med förslag i denna promemoria ska godkänna fartygens återvinningsplaner.

Vad som avses med driftsansvarig anges inte i fartygsåtervinningsförordningen. I den svenska fartygsåtervinningsförordningen föreslås det finnas ett krav på att en ansökan till Naturvårdsverket om auktorisation av en fartygsåtervinningsanläggning ska innehålla uppgift om vem som ansvarar för driften av anläggningen.

Som har framgått är återvinningsplanen är ett centralt dokument när ett fartyg återvinns. Återvinningsplanens innehåll och att den överensstämmer med fartygsåtervinningsförordningens krav kontrolleras genom den behöriga myndighetens godkännande. Den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen ansvarar därefter för att fartyget återvinns i enlighet med den godkända återvinningsplanen. Om ett fartyg inte återvinns i överensstämmelse med dess återvinningsplan föreslås i promemorian att den driftsansvariga för fartygsanläggningen där fartyget återvinns ska kunna dömas till böter. Den driftsansvarige ansvarar därutöver för att det efter slutförd återvinning skickas ett intyg om detta till ansvarig myndighet, vilket för svenskregistrerade fartyg är Transportstyrelsen.

Att påbörja en återvinning utan att ha en godkänd återvinningsplan bör sanktioneras eftersom ett sådant förfarande innebär ett allvarligt åsidosättande av förordningens syfte. Det bör vara lätt att konstatera om återvinning av ett fartyg påbörjats på en fartygsåtervinningsanläggning och likaså om det saknas ett beslut om godkännande i fråga om fartygets återvinningsplan. Att i egenskap av driftsansvarig på en fartygsåtervinningsanläggning börja återvinna

ett fartyg utan att ha en godkänd återvinningsplan bör därför kunna förenas med en miljöstraffavgift. Med hänsyn till allvaret i överträdelsen bör en avgift uppgå till 100 000 kronor.

Det är tillsynsmyndigheten som beslutar om miljöstraffavgifter (30 kap. 3 § miljöbalken). Tillsynsmyndighet för bestämmelserna om den driftsansvarigas skyldighet att inte påbörja återvinning av ett fartyg utan att ha en godkänd återvinningsplan för fartyget är Transportstyrelsen. Transportstyrelsen är därmed den myndighet som kan besluta om att en fartygsägare ska åläggas att betala en miljöstraffavgift. Miljöstraffavgifter ska tas ut även om en överträdelse vare sig skett uppsåtligt eller av oaktsamhet om det inte kan anses oskäligt (30 kap. 2 § miljöbalken).

6.2.3 Miljöstraffavgift när fartygsåtervinningsverksamhet bedrivs utan auktorisation

Förslag: Naturvårdsverket ska kunna besluta om miljöstraffavgift om någon börjar återvinna ett fartyg på en plats som inte är en fartygsåtervinningsanläggning på den europeiska förteckningen.

Miljöstraffavgift för den som återvinner ett fartyg på en plats som inte är en fartygsåtervinningsanläggning på den europeiska förteckningen

Fartygsägare ska se till att fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen endast återvinns vid sådana anläggningar som är upptagna på den europeiska förteckningen över godkända fartygsåtervinningsanläggningar (artikel 6.2 a). En förutsättning för att tas upp på den europeiska förteckningen är att anläggningen är auktoriserad av behörig myndighet (artikel 13.1 a). Av 2 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen följer att beslut om auktorisation av svenska fartygsåtervinningsanläggningar fattas av Naturvårdsverket. Av artikel 14.1 framgår att endast fartygsåtervinningsanläggningar som uppfyller kraven i artikel 13 får auktoriseras.

I 4 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen anges att en ansökan om auktorisation bl.a. ska innehålla det som behövs för att

visa att kraven i artikel 13 är uppfyllda, inklusive nödvändiga tillstånd för verksamheten. Av 29 kap. 57 § miljöprövningsförordningen följer att det krävs tillstånd enligt miljöbalken för att få återvinna avfall genom sådant yrkesmässigt omhändertagande som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen. Av 2 kap. 29 § 1 miljötillsynsförordningen framgår att länsstyrelsen har ansvar för tillsynen i fråga om verksamheter som är tillståndspliktiga enligt miljöprövningsförordningen.

För att driva en fartygsåtervinningsanläggning i Sverige krävs alltså både tillstånd enligt miljöbalken och en auktorisation enligt fartygsåtervinningsförordningen. Först när Naturvårdsverket har auktoriserat en fartygsåtervinningsanläggning och därmed garanterat att anläggningen uppfyller kraven i fartygsåtervinningsförordningen ska myndigheten underrätta kommissionen om att en fartygsåtervinningsanläggning i Sverige har auktoriserats i enlighet med fartygsåtervinningsförordningen (artikel 14.5 och 2§ i svenska fartygsåtervinningsförordningen). Underrättelsen till kommissionen är en förutsättning för att kommissionen ska föra upp fartygsåtervinningsförordningen på den europeiska förteckningen. Av artikel 16.4 a 1 framgår att kommissionen regelbundet, genom antagandet av en genomförandeakt, ska uppdatera befintlig förteckning när en fartygsåtervinningsanläggning har auktoriserats enligt artikel 14.

Att återvinna avfall genom sådant yrkesmässigt omhändertagande som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen utan tillstånd enligt miljöbalken är straffsanktionerat och omfattas av brottsrubriceringen otillåten miljöverksamhet i 29 kap. 4 § miljöbalken (29 kap. 4 § 1 b). Brottet otillåten miljöverksamhet kan föranleda böter eller fängelse i högst två år. Straffbestämmelsen omfattar dock inte avsaknad av auktorisation.

Den som återvinner ett fartyg på en plats som inte är en auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning upptagen på den europeiska förteckningen, bör kunna åläggas en sanktion för det.

Auktorisationskrav finns även för sådana som bedriver bilskrot. Avsaknaden av en sådan auktorisation är straffbelagt med böter, se 52 § 1 bilskrotningsförordningen (2007:186). Huruvida en fartygsåtervinningsanläggning är auktoriserad och upptagen på den europeiska förteckningen eller inte är enkelt att konstatera och kräver ingen omfattande utredning. Överträdelse av kravet på auktorisation

och uppförande på den europeiska förteckningen bör därför kunna förenas med en miljöstraffavgift.

Att ansöka om auktorisation kostar enligt nuvarande regler 19 000 kronor, se 7 kap. 9 a § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken som hänvisar till 10 § avgiftsförordningen (1992:191) och avgiftsklass 9.

Syftet med att auktorisera en fartygsåtervinningsanläggning är att se till att anläggningen uppfyller de krav som följer av artikel 13.1 i fartygsåtervinningsförordningen och därmed att en sådan anläggning drivs på ett sätt som är miljömässigt godtagbart. Hur väl kraven uppfylls prövas till viss del inom ramen för en tillståndsprocess. Auktorisation utgör dock ett specifikt krav för att en fartygsåtervinningsanläggning ska tas upp på den europeiska förteckningen och därmed en central förutsättning för att försöka säkerställa att fartyg återvinns på miljömässigt godtagbart sätt. En miljöstraffavgift om 50 000 kronor får mot denna bakgrund anses rimlig för den som börjar återvinna ett fartyg på en plats som inte är en auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning upptagen på den europeiska förteckningen.

Det är tillsynsmyndigheten som beslutar om miljöstraffavgifter (30 kap. 3 § miljöbalken). Naturvårdsverket är operativ tillsynsmyndighet när det gäller frågor som verket är behörig myndighet enligt fartygsåtervinningsförordningen, se 2 kap. 24 § 8 miljöförordningen. Naturvårdsverket är behörig myndighet i fråga om att auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige och ansvarar för att auktorisera svenska fartygsåtervinningsanläggningar. Naturvårdsverket ansvarar dessutom för att underrätta kommissionen när en fartygsåtervinningsanläggning i Sverige har auktoriserats och därmed bedömts uppfylla kraven för att föras upp på den europeiska förteckningen. Det följer av 2 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen.

Naturvårdsverket är tillsynsmyndighet för bestämmelserna om auktorisation i den svenska fartygsåtervinningsförordningen och ansvarar även för att förse kommissionen med uppgift om att en fartygsåtervinningsanläggning har auktoriserats och därmed får föras upp på den europeiska förteckningen. Naturvårdsverket är därför den myndighet som kan besluta om att den som återvinner ett fartyg på en plats som inte är en auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning på den europeiska förteckningen ska åläggas att betala en miljöstraff-

tionsavgift. En miljöstraffavgift ska tas ut även om en överträdelse inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet under förutsättning att det inte kan anses oskäligt (30 kap. 2 § miljöbalken).

6.2.4 Överträdelser som inte föranleder sanktionsbestämmelser

Förteckningen över farliga material

I fråga om befintliga fartyg och fartyg som ska återvinnas gäller, som framgått, kravet i artikel 5.1 på att ombord på fartyget medföra en förteckning över farliga material endast så långt det är praktiskt möjligt (artikel 5.2). Detsamma gäller för fartyg som för ett tredjeland's flagg när det anlöper en hamn eller ankarplats i en medlemsstat, men först från och med den 31 december 2020 (artiklarna 12.1 och 32.2 b). Bestämmelserna är inte lämplig att sanktionera med en miljöstraffavgift eftersom de inte är tillräckligt tydliga för att det ska vara lätt att konstatera när en överträdelse av bestämmelsen har skett.

Intyget om slutförd återvinning

När återvinningen av ett fartyg har slutförts ska den driftsansvarige på fartygsåtervinningsanläggningen skicka ett intyg som slutförd återvinning till den ansvariga myndigheten som utfärdat återvinningsintyget för fartyget (artikel 13.2 c). Genom detta intyg får ansvarig myndighet besked om att återvinningen har slutförts och om incidenter eller olyckor har ägt rum. Detta intyg fyller därmed en kontrollfunktion. Med ansvarig myndighet avses ansvarig myndighet i flaggstaten. För svenskflaggade fartyg är det Transportstyrelsen. Det innebär att om ett svenskflaggat fartyg återvinns i en annan medlemsstat ska intyg om slutförd återvinning skickas till Transportstyrelsen.

Att inte skicka in ett sådant intyg kan inte anses vara så allvarlig att överträdelsen måste sanktioneras med en straffrättslig eller administrativ sanktion. I stället bör det vara tillräckligt att genom tillsyn kunna meddela ett beslut där den driftsansvariga på en fartygsåter-

vinningsanläggning föreläggs att lämna in ett intyg. Sådana förelägganden kan förenas med vite.

6.2.5 Överklagande

Bedömning: Förslagen kräver inga särskilda överklagandebestämmelser.

Skälen för bedömningen

Av 19 kap. 1 § tredje stycket och 21 kap. 1 § andra stycket miljöbalken och 3 kap. 1 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar framgår att en förvaltningsmyndighets beslut får överklagas till mark- och miljödomstol och ska prövas av den domstol inom vars område förvaltningsmyndigheten som först har prövat ärendet finns, om inte annat är föreskrivet. Transportstyrelsen har säte i Norrköping inom domsområdet för Växjö tingsrätt, mark- och miljödomstolen. Naturvårdsverket har säte i Stockholm varför deras beslut ska överklagas till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen. Mark- och miljödomstolens domar kan sedan överklagas till Mark- och miljööverdomstolen där det krävs prövningstillstånd och som är sista instans.

7 Nya bestämmelser i förordningen om fartygsåtervinning och miljötillsynsförordningen

7.1 Ny bestämmelse i miljötillsynsförordningen

7.1.1 Transportstyrelsens tillsynsansvar

Förslag: Transportstyrelsen ska ansvara för tillsynen i fråga om de skyldigheter som den driftsansvariga på en fartygsåtervinningsanläggning har och som följer av artikel 13.2 i fartygsåtervinningsförordningen.

Skälen för förslaget

Som redogjorts för är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet för de skyldigheter i fråga om fartyg som följer av artiklarna 4–12 i fartygsåtervinningsförordningen (2 kap. 27 § 3 miljötillsynsförordningen). Det innebär att Transportstyrelsen kommer att besluta om miljö-sanktionsavgift för överträdelser av bestämmelserna om förbud mot att installera och använda farliga material ombord på ett fartyg, om krav på att ombord på ett fartyg medföra en förteckning över farliga material, om krav på att anmäla om att ett fartyg ska återvinnas, om skyldighet att ha ett återvinningsintyg och om skyldighet att inte påbörja återvinning utan att det finns en godkänd återvinningsplan.

I artikel 13.2 finns krav på den driftsansvariga vid en fartygsåtervinningsanläggning att skicka ett fartygs godkända återvinningsplan till fartygsägaren och den ansvariga myndigheten eller en erkänd

organisation som den ansvariga myndigheten auktoriserat (13.2 a), att meddela den ansvariga myndigheten att fartygsåtervinningsanläggningen i alla hänseenden är redo att inleda återvinningen av fartyget (13.2 b) och att lämna ett intyg om slutförd återvinning av ett fartyg till den ansvariga myndigheten som utfärdat återvinningsintyget för fartyget. För denna artikel finns ingen tillsynsmyndighet uttryckligen utpekad i miljötillsynsförordningen. Det bör finnas en myndighet som kontrollerar efterlevnaden dessa krav oavsett om en överträdelse av bestämmelserna förenas med en miljösanktionsavgift eller hanteras genom tillsynsåtgärder enligt 26 kap. miljöbalken.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för övriga krav som är kopplade till själva återvinningen av fartyg och dokumentationen kring denna. Ett intyg om slutförd återvinning ska också ges in till Transportstyrelsen. Det talar för att Transportstyrelsen också ska vara tillsynsmyndighet för att intyget ges in.

Som nämnts ovan är Naturvårdsverket tillsynsmyndighet för fartygsåtervinningsförordningen när det gäller frågor som verket är behörig myndighet för. Naturvårdsverket är behörig myndighet i fråga om att auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige och därmed den myndighet som kommer att besluta om miljösanktionsavgift i de fall någon börjar återvinna ett fartyg på en plats som inte är en auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning upptagen på den europeiska förteckningen.

För att en fartygsåtervinningsanläggning ska auktoriseras behöver den, enligt artikel 14.1 i fartygsåtervinningsförordningen, uppfylla kraven i artikel 13. Av artikel 13.1 k följer att fartygsåtervinningsanläggningen ska åta sig att uppfylla kraven i 13.2, vilka avser krav på den driftsansvariga på fartygsåtervinningsanläggningen, bl.a. kravet om att denne ska skicka in intyg om slutförd återvinning. Det skulle tala för att Naturvårdsverket, som är behörig myndighet i fråga om auktorisation, även skulle anses vara behörig myndighet i fråga om kravet att skicka in intyg för slutförd återvinning.

Frågan om vilken myndighet som är tillsynsmyndighet behöver dock få en tydlig reglering. Som nämnts är Transportstyrelsen redan i dag tillsynsmyndighet i fråga om all dokumentation som är hänförlig till fartygsåtervinning. Det är därför lämpligt att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet även i fråga om kraven på den drifts-

ansvariga vid en fartygsåtervinningsanläggning som framgår av artikel 13.2.

7.2 Nya bestämmelser i den svenska fartygsåtervinningsförordningen

Förslag: Bestämmelserna om behörig respektive ansvarig myndighet ändras så att hänvisning görs till rätt artiklar i EU:s fartygsåtervinningsförordning.

Andra meningen i bestämmelsen om behörig myndighet tas bort i syfte att förenkla och förtydliga språket.

Naturvårdsverkets uppgifter förtydligas på så sätt att det uttryckligen framgår vilka uppgifter i EU-förordningen verket ska utföra, utöver de uppgifter som verket har som behörig myndighet enligt den förordningen.

Bestämmelsen om ansökan till Naturvårdsverket om auktorisation förtydligas så att det framgår att ansökan avser auktorisation av en fartygsåtervinningsanläggning.

Den driftsansvariga på en fartygsåtervinningsanläggning ska skicka varje återvinningsplan som tas fram för fartyg som ska återvinnas under dess ansvar till Naturvårdsverket för godkännande.

Naturvårdsverket ska godkänna fartygets återvinningsplan genom ett särskilt beslut.

Den driftsansvariga på en fartygsåtervinningsanläggning ska skicka varje återvinningsplan som tas fram för fartyg som ska återvinnas under dess ansvar till Naturvårdsverket för godkännande.

En fartygsägare ska anmäla sin avsikt att återvinna sitt fartyg till Transportstyrelsen inom den tidsfrist som Transportstyrelsen har föreskrivit,

En ansökan till Naturvårdsverket om auktorisation av en fartygsåtervinningsanläggning ska innehålla uppgift om vem som är driftsansvarig för en fartygsåtervinningsanläggning.

Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter.

Den som utfärdar inventeringsintyg avseende farliga material ska följa kommissionens beslut om formatet för inventeringsintygen.

Den som utfärdar återvinningsintyg ska följa kommissionens beslut om formatet för återvinningsintyget.

Den driftansvariga ska följa kommissionens beslut om formatet för rapporten om planerad start av fartygsåtervinning.

Den driftansvariga ska följa kommissionens beslut om formatet för intyget om slutförd fartygsåtervinning.

Upplysning om straffbestämmelser, bestämmelser om miljö-sanktionsavgifter, den europeiska förteckningen och kommissionens beslut om innehåll i ett fartygsåtervinningsföretags anmälan om att en fartygsåtervinningsanläggning i tredjeland ska tas upp på den europeiska förteckningen tas in i förordningen.

Transportstyrelsen blir ansvarig för att rapportera till kommissionen.

Naturvårdsverket blir ansvarig för underrättelser till kommissionen.

7.2.1 Rättelser och förtydliganden

När det gäller myndigheter med uppgifter enligt EU-förordningen bör 2 och 3 §§ rättas och hänvisning göras till artikel 3.1.11 (definitionen av behörig myndighet) respektive 3.1.9 (definitionen av ansvarig myndighet). En ändring av 2 § görs också i förenklande syfte. Paragrafens andra meningen om att Naturvårdsverket fullgör de uppgifter som enligt fartygsåtervinningsförordningen ankommer på den behöriga myndigheten, tas bort i syfte att förenkla och förtydliga språket eftersom meningen inte anses tillföra något.

Även bestämmelsen om vad en ansökan till Naturvårdsverket om auktorisation enligt artikel 14 i EU-förordningen ska innehålla förtydligas, så att det framgår att den ansökan som avses är en ansökan om auktorisation av en fartygsåtervinningsanläggning.

En annan ändring som skulle kunna bli aktuell, men som i dagsläget inte föreslås, är att förtydliga 3 § så att det framgår av ordalydelsen att Transportstyrelsen är ansvarig myndighet enligt artikel 3.1.9 i fartygsåtervinningsförordningen för fartyg som för svensk flagg.

7.2.2 Naturvårdsverkets uppgifter förtydligas

I 2 § i fartygsåtervinningsförordningen under rubriken ”Myndigheter med uppgifter enligt EU-förordningen” anges det, utöver att Naturvårdsverket är behörig myndighet enligt EU-förordningen och fullgör de uppgifter som enligt EU-förordningen ankommer på den behöriga myndigheten, att Naturvårdsverket fullgör de uppgifter som följer av artiklarna 14.2–5 och 16.6 i EU-förordningen.

Rubriken är därmed missvisande så att 2 och 3 §§ i nuvarande lydelse inte enbart anger vilka myndigheter som har uppgifter enligt EU-förordningen utan också vilka uppgifter som myndigheterna har, inklusive uppgifter som medlemsstaterna ansvarar för enligt förordningens ordalydelse.

Naturvårdsverkets ansvar är dessutom svåröverskådligt, särskilt ansvaret utöver det som myndigheten har i egenskap av behörig myndighet. I stället för att justera rubriken är det därför lämpligt att förtydliga Naturvårdsverkets uppgifter så att det av den svenska förordningen uttryckligen framgår vilka uppgifter enligt EU-förordningen verket ska utföra, utöver de uppgifter som verket ska utföra i egenskap av behörig myndighet.

Naturvårdsverkets ansvar för att föra en förteckning över auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar

Av artikel 14.2 i fartygsåtervinningsförordningen följer att medlemsstaterna ska fastställa och uppdatera en förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som har auktoriserats. Naturvårdsverkets ansvar för att föra en sådan förteckning bör regleras i en egen paragraf.

Naturvårdsverkets ansvar för att tillfälligt upphäva eller återkalla en fartygsåtervinningsanläggnings auktorisation eller kräva rättelse

Av artikel 14.4 framgår att om en fartygsåtervinningsanläggning inte längre uppfyller kraven i artikel 13 ska den medlemsstat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen tillfälligt upphäva eller återkalla dess auktorisering eller kräva att det berörda fartygsåtervinningsföretaget vidtar rättelse. Naturvårdsverkets ansvar för att tillfälligt upphäva eller återkalla en fartygsåtervinningsanläggnings auktorisation eller kräva att det berörda fartygsåtervinningsföretaget vidtar rättelse bör regleras i en egen paragraf.

Naturvårdsverkets ansvar för att anmäla auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar till kommissionen

Av artikel 14.3 följer att den förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som har auktoriserats som respektive medlemsstat ska fastställa och uppdatera ska anmälas till kommissionen utan dröjsmål. Det bör införas en ny rubrik i förordningen av lydelsen Information till Europeiska kommissionen. Naturvårdsverkets ansvar för att anmäla förteckningen över auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar till kommissionen bör regleras i en paragraf som placeras ny nämnd rubrik.

Naturvårdsverkets ansvar för att underrätta kommissionen om upphävd eller återkallad auktorisation eller krav på rättelse

Om en fartygsåtervinningsanläggning inte längre uppfyller kraven i artikel 13 ska den medlemsstat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen, förutom att tillfälligt upphäva eller återkalla dess auktorisering eller kräva att det berörda fartygsåtervinningsföretaget vidtar rättelse, även underrätta kommissionen om detta utan dröjsmål.

Naturvårdsverkets ansvar för att utan dröjsmål underrätta kommissionen om att en fartygsåtervinningsanläggnings auktorisering tillfälligt har upphävts eller återkallats eller att vidtagande av rättelse krävts bör regleras i en paragraf som placeras under rubriken Information till Europeiska kommissionen.

Naturvårdsverkets ansvar för att informera kommissionen om uppdateringar av den europeiska förteckningen

Enligt artikel 16.6 ska medlemsstaterna förse kommissionen med all information som kan vara relevant när det gäller uppdateringen av den europeiska förteckningen.

Naturvårdsverkets ansvar för att förse kommissionen med information enligt 16.6 bör regleras i en paragraf som placeras under rubriken Information till Europeiska kommissionen.

7.2.3 Naturvårdsverkets prövning av återvinningsplanen ska resultera i ett särskilt beslut

Som redan har framgått ska den driftsansvarige på en fartygsåtervinningsanläggning, innan någon återvinning får påbörjas, för varje enskilt fartyg som ska återvinnas under dess ansvar ta fram en fartygsspecifik återvinningsplan. Den behöriga myndigheten där fartygsåtervinningsanläggningen finns ansvarar för att kontrollera att innehållet i återvinningsplanen överensstämmer med kraven i artikel 7.1–2 och för att godkänna planen. Av artikel 7.3 framgår att behörig myndighet i förekommande fall ska ge fartygets återvinningsplan ett tyst eller uttryckligt godkännande i enlighet med uppställda krav i den stat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen. Uttryckligt godkännande har getts om den behöriga myndigheten har översänt ett skriftligt meddelande om sitt beslut avseende fartygets återvinningsplan till den driftsansvarige på fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och den ansvariga myndigheten. Tyst godkännande ska anses ha getts om den behöriga myndigheten inte har översänt och enligt artikel 15.2 b har anmält skriftliga invändningar mot fartygets återvinningsplan till den driftsansvarige på fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och den ansvariga myndigheten inom en handläggningstid som, i förekommande fall, fastställts i enlighet med krav uppställda av den stat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen. Bestämmelsen hänger samman med artikel 16.2 d som reglerar att den europeiska förteckningen ska innehålla uppgift om vilket förfarande som används för att godkänna fartygs återvinningsplaner.

Det finns ingen fartygsåtervinningsanläggning i Sverige som har auktoriserats enligt fartygsåtervinningsförordningen och följaktligen tagits upp på den europeiska förteckningen. Det förfarande som Naturvårdsverket ska använda för att godkänna återvinningsplaner för fartygs som ska återvinnas på av verket auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar bör ändå regleras.

Bedömningen är att det inte är lämpligt att ha ett förfarande med tyst godkännande. I stället bör den behöriga myndigheten, dvs. Naturvårdsverket, uttryckligen genom ett beslut godkänna återvinningsplanen för ett fartyg som ska återvinnas vid en svensk fartygsåtervinningsanläggning. Förfarandet med ett uttryckligt godkännande motsvarar hur ärenden handläggs hos svenska myndig-

heter enligt förvaltningsrättsliga regler. Av 9 § förvaltningslagen (2017:900) framgår att ett ärende alltid ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. Handläggningen ska som huvudregel vara skriftlig. Myndigheten får dock besluta att handläggningen helt eller delvis ska vara muntlig, om det inte är olämpligt. Bedömningen är sammanfattningsvis att det finns skäl att införa en bestämmelse om att en återvinningsplan ska godkännas genom ett särskilt beslut.

7.2.4 Den driftsansvariga ska skicka fartygets återvinningsplan till Naturvårdsverket för godkännande

En driftsansvarig på en fartygsåtervinningsanläggning i Sverige som är upptagen på den europeiska förteckningen ska skicka varje återvinningsplan som tas fram för fartyg som ska återvinnas under dess ansvar till Naturvårdsverket för godkännande i enlighet med artikel 7.1–3 i fartygsåtervinningsförordningen. Den driftsansvarigas skyldighet att skicka framtagna återvinningsplaner till Naturvårdsverket för godkännande bör föras in i den svenska förordning.

7.2.5 Fartygsägarens anmälan om att återvinna sitt fartyg

Enligt artikel 6.1 b i fartygsåtervinningsförordningen ska fartygsägaren, innan fartyget får återvinnas, skriftligen till den berörda ansvariga myndigheten inom en tidsfrist som myndigheten fastställer anmäla sin avsikt att återvinna fartyget på en eller flera fartygsåtervinningsanläggningar. Transportstyrelsen är genom 3 § i fartygsåtervinningsförordningen utsedd till ansvarig myndighet och föreslås få ett bemyndigande att meddela föreskrifter om den tidsfrist som avses i artikel 6.1 b, se avsnitt 7.2.11. Det bör därför föras in en bestämmelse om att fartygsägarens anmälan enligt artikel 6.1 b ska göras till Transportstyrelsen.

De eller de fartygsåtervinningsanläggningar som anges i anmälan måste finnas upptagna på den europeiska förteckningen (artikel 6.2 a).

7.2.6 Skyldighet att ange en driftsansvarig

Vissa av bestämmelserna i EU:s fartygsåtervinningsförordning riktar sig till den driftsansvariga på en fartygsåtervinningsanläggning. Förordningen saknar definition på vem det är. I promemorian föreslås sanktioner för överträdelser av vissa av de bestämmelser som riktar sig till den driftsansvariga. Det är därför viktigt att veta vem som på varje fartygsåtervinningsanläggning är driftsansvarig. Det bör därför införas en skyldighet att i anmälan till Naturvårdsverket om auktorisation ange vem som ansvarar för driften av en fartygsåtervinningsanläggning. En driftsansvarig bör vara en fast anställd person och Naturvårdsverket bör hållas uppdaterad om eventuella ändringar i ansvaret för driften av fartygsåtervinningsanläggningen.

7.2.7 Kommissionens beslut om formatet för inventeringsintyget

Kommissionen har antagit ett genomförandebeslut om formatet för det inventeringsintyg avseende farliga material som den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat ska utfärda i enlighet med artikel 9.1 i fartygsåtervinningsförordningen (kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2325 av den 19 december 2016). I Sverige är det Transportstyrelsen som i egenskap av ansvarig myndighet ska ansvara för att beslutet följs, i den mån ansvaret inte har överlåtit till en erkänd organisation. Av den svenska fartygsåtervinningsförordningen bör det framgå att den som utfärdar inventeringsintyg avseende farliga material ska följa kommissionens beslut om formatet för sådana intyg.

7.2.8 Kommissionens beslut om formatet för återvinningsintyget

Kommissionen har antagit ett genomförandebeslut om formatet för det återvinningsintyg avseende farliga material som den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat ska utfärda i enlighet med artikel 9.9 i fartygsåtervinningsförordningen (kommissionens genomförande-

beslut (EU) 2016/2321 av den 19 december 2016). I Sverige är det Transportstyrelsen som i egenskap av ansvarig myndighet ska ansvara för att beslutet följs, vilket också bör framgå av den svenska fartygsåtervinningsförordningen. I Sverige är det Transportstyrelsen som i egenskap av ansvarig myndighet ska ansvara för att beslutet följs, i den mån ansvaret inte har överlåtits till en erkänd organisation. Av den svenska fartygsåtervinningsförordningen bör det framgå att den som utfärdar återvinningsintyg ska följa kommissionens beslut om formatet för sådana intyg.

7.2.9 Kommissionens beslut om formatet för rapporten om planerad start av fartygsåtervinning

Kommissionen har antagit ett genomförandebeslut om formatet för det meddelande om att fartygsåtervinningsanläggningen är redo att inleda återvinningen av ett fartyg som den driftansvarig på en fartygsåtervinningsanläggning ska skicka till Transportstyrelsen enligt artikel 13.2 b i fartygsåtervinningsförordningen (kommissionens genomförandebeslut [EU] 2016/2324 av den 19 december 2016). Beslutet utgör en sådan handlingsregel för den driftansvariga som bör framgå av den svenska förordningen.

7.2.10 Kommissionens beslut om formatet för intyget om slutförd återvinning

Kommissionen har antagit ett genomförandebeslut om formatet för det intyg om slutförd återvinning som den driftansvariga på en fartygsåtervinningsanläggning ska skicka enligt artikel 13.2 c i fartygsåtervinningsförordningen (kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2322 av den 19 december 2016). Beslutet utgör en sådan handlingsregel för den driftansvariga som bör framgå av den svenska förordningen.

7.2.11 Bemyndiganden att meddela föreskrifter

Bemyndiganden för Transportstyrelsen

Fartygsåtervinningsförordningen innehåller ett antal bestämmelser som förutsätter ytterligare reglering av ansvarig myndighet. Det gäller fastställande av den tidsfrist som fartygsägaren ska anmäla sin avsikt att återvinna fartyget inom (artikel 6.1 b) och de intervall som en besiktning om förnyande av intyg ska göras med (artikel 8.5). Något bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter med anledning av fartygsåtervinningsförordningen finns inte i dag. Att myndigheten är utsedd till tillsynsmyndighet i miljötillsynsförordningen kan inte anses utgöra ett bemyndigande. Regeringen bör kunna meddela ett sådant bemyndigande för Transportstyrelsen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

7.2.12 Upplysningsbestämmelser

För att tydliggöra var bestämmelser om straff och miljö sanktionsavgifter för överträdelser av förordningens bestämmelser finns bör en bestämmelse med hänvisning till 29 kap. miljöbalken och förordningen om miljö sanktionsavgifter föras in i den svenska fartygsåtervinningsförordningen.

För att tydliggöra var den europeiska förteckningen över auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar finns bör en bestämmelse med hänvisning till kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2323 av den 19 december 2016 om inrättande av den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar föras in i den svenska fartygsåtervinningsförordningen. Vid hänvisningar till EU-beslut brukar dynamiska hänvisningar användas och det bedöms vara lämpligt även i detta fall.

Kommissionen har antagit ett genomförandebeslut om innehållet i ett fartygsåtervinningsföretags ansökan till kommissionen enligt artikel 15 om att en fartygsåtervinningsanläggning i ett tredjeland som avser att genomföra återvinning av ett fartyg som för en medlemsstats flagg ska tas upp på den europeiska förteckningen. För att uppmärksamma beslutet bör den svenska förordningen innehålla en hänvisning det (kommissionens genomförandebeslut (EU) 2015/2398 av den 17 december 2015).

7.2.13 Transportstyrelsen får ansvar för att rapportera till kommissionen

Enligt artikel 21 ska varje medlemsstat vart tredje år till kommissionen elektroniskt överlämna en rapport som innehåller den information som framgår av bestämmelsen, bl.a. en förteckning över fartyg som för medlemsstatens flagg och för vilka ett återvinningsintyg har utfärdats. Transportstyrelsen får ansvar att lämna in rapporten till kommissionen.

7.2.14 Naturvårdsverket får ansvar för att underrätta kommissionen

Enligt artikel 19 ska medlemsstaterna och kommissionen var för sig utnämna en eller flera kontaktpersoner med ansvar för att underrätta eller bistå fysiska eller juridiska personer som gör förfrågningar. Kommissionens kontaktperson ska till medlemsstaternas kontaktpersoner vidarebefordra alla mottagna frågor som berör de senare, och vice versa. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om utnämningen av kontaktpersoner och anmäla alla ändringar av dessa uppgifter till kommissionen.

Av artikel 22 framgår att medlemsstaterna ska samarbeta bilateralt eller multilateralt för att underlätta förebyggande och upptäckt av potentiellt kringgående och potentiella överträdelser av förordningen och utnämna personer i sin fast anställda personal som har ansvar för det samarbetet. Denna information ska lämnas till kommissionen, som ska skicka ut en sammanställd förteckning till dessa personer.

Naturvårdsverket får ansvar att lämna information till kommissionen i enlighet med artiklarna 19 och 22.3.

7.3 Ny bestämmelse i förordningen om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken

Avgift bör betalas för Naturvårdsverkets handläggning av ärenden om att godkänna återvinningsplaner för fartyg som återvinns på fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige. En sådan bestämmelse

bör därför föras in i förordningen om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Bedömning: Författningsändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt.

Förslagen kräver inga övergångsbestämmelser.

Skälen för bedömningen

Som nämnts trädde fartygsåtervinningsförordningen i kraft redan den 30 december 2013 och vissa delar av förordningens artiklar är tillämpliga sedan den 31 december 2014. De mest centrala delarna är tillämpliga sedan den 31 december 2018. För de materiella bestämmelserna i förordningen finns i dagsläget inga svenska straffbestämmelser. Sverige har som nämnts mottagit ett motiverat yttrande från kommissionen för avsaknaden av sanktioner som ska tillämpas vid överträdelser av fartygsåtervinningsförordningen. Mot denna bakgrund är det angeläget att de nu föreslagna författningsändringarna träder i kraft så snart som möjligt.

Föreslagna sanktioner, straffrättsliga och administrativa, är nya sanktioner. I de fall överträdelsen i fråga kan anses ha varit sanktionerad av befintliga sanktioner får det hanteras genom reglerna i 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken. Bestämmelsen anses tillämplig även i fråga om miljöstraffsavgifter, se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens avgöranden MÖD 2004:60 och MÖD 2007:9. Det behövs därför inga övergångsbestämmelser.

9 Konsekvenser av förslagen i promemorian

9.1 Inledning

Majoriteten av bestämmelserna i fartygsåtervinningsförordningen har redan börjat att gälla. Konsekvenserna av förordningens bestämmelser i sig kommer därför inte utredas i denna promemoria. Kommissionen har gjort en konsekvensanalys som låg till grund för förslaget till förordningen, se kommissionens förslag till förordning (COM(2012)118) med tillhörande konsekvensanalys (SWD(2012)47 och SWD(2012)45) samt Regeringskansliets faktapromemoria 2011/12:139. I denna promemoria kommer endast att redogöras för konsekvenserna av nu föreslagna bestämmelser.

Fartygsåtervinnings bestämmelser kräver att Sverige inför sanktioner mot överträdelser av förordningen. Sverige har som redan har nämnts mottagit ett motiverat yttrande från kommissionen på grund av avsaknad av svenska sanktionsbestämmelser. Det är därför angeläget att sådana beslutas.

Överträdelser av vissa av förordningens bestämmelser har stora effekter på människors hälsa och miljön. Att bryta mot förordningens bestämmelser kan innebära ekonomiska vinster för den som bryter mot bestämmelsen. Effektiva sanktioner för överträdelser av förordningens bestämmelser bidrar till att reglerna följs och att skador på människors hälsa och miljön kan undvikas.

9.2 Berörda aktörer och konsekvenser

Fartygsägare och driftsansvariga

Skyldigheterna i fartygsåtervinningsförordningen berör fartygsägare och driftsansvariga för fartygsåtervinningsanläggningar som är upptagna på den europeiska förteckningen. Vad som avses med fartygsägare anges i förordningen. Vidare bär det bara fartyg av vissa fartyg och fartyg av en viss storlek som omfattas av förordningens krav. Som nämnts finns det cirka 200 fartyg av aktuell storlek registrerade i det svenska fartygsregistret. Dessa fartyg ägs av sammanlagt 132 fartygsägare.

Förslagen i promemorian innebär att sanktioner fastställs för överträdelse av vissa bestämmelser som fartygsägare ska följa. Endast om fartygsägarna handlar i strid med bestämmelserna riskerar de straff eller miljöstraffavgifter. I övrigt innebär de nu föreslagna bestämmelserna inga konsekvenser för fartygsägare.

Förordningen saknar definition av driftsansvarig. I promemorian föreslås att en anmälan till Naturvårdsverket om auktorisation av en fartygsåtervinningsanläggning ska innehålla uppgift om vem som ansvarar för driften av anläggningen. I dagsläget finns det inga fartygsåtervinningsanläggningar på den europeiska förteckningen som är belägna i Sverige och därmed inte heller några berörda driftsansvariga här.

Transportstyrelsen och erkända organisationer

Transportstyrelsen är redan i dag ansvarig myndighet för uppgifter i fartygsåtervinningsförordningen relaterade till fartyg som för svensk flagg (se avsnitt 3.10). Transportstyrelsen ansvarar också enligt gällande regelverk för den operativa tillsynen avseende de skyldigheter i fråga om svenskflaggade fartyg som följer av artiklarna 4–12 i fartygsåtervinningsförordningen, se avsnitt 4.7. För denna tillsyn får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om avgift, se 7 kap. 9 b § förordningen (1998:940) om avgifter för provning och tillsyn enligt miljöbalken och 2 kap. 27 § 3 miljötillsynsförordningen.

När fartygsåtervinningsförordningen anger att den ansvariga myndigheten ska göra något anges i regel som alternativ att uppgif-

ten får utföras av en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat.

Det utökade tillsynsansvaret

I promemorian föreslås att Transportstyrelsen får ett något utökat operativt tillsynsansvar genom att artikel 13.2 läggs till i 2 kap. 27 § 3 miljötillsynsförordningen. Förslagen ändring innebär att Transportstyrelsen, utöver de bestämmelser som Transportstyrelsen har tillsynsansvar för idag, kommer att ha ansvar för tillsynen över kraven på den driftsansvariga vid svenska fartygsåtervinningsanläggningar på den europeiska förteckningen att:

1. skicka fartygets godkända återvinningsplan till fartygsägaren och den ansvariga myndigheten i flaggstaten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat (13.2 a),
2. meddela den ansvariga myndigheten i flaggstaten att fartygsåtervinningsanläggningen är redo att inleda återvinningen av fartyget (13.2 b), och
3. skicka ett intyg om slutförd återvinning till den ansvariga myndigheten som utfärdat återvinningsintyget för fartyget (dvs. den ansvariga myndigheten i det land vars flagga fartyget för) som innehåller en rapport om eventuella incidenter och olyckor som har skadat människors hälsa och/eller miljön (13.2 c).

Eftersom ändringen föreslås göras i 2 kap. 27 § 3 i miljötillsynsförordningen kommer även dessa nya tillsynsuppgifter att omfattas av rätten för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om tillsynsavgifter. Detta eftersom 7 kap. 9 b § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning hänvisar direkt till 2 kap. 27 § 3 miljötillsynsförordningen genom att ange att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgift för myndighetens tillsyn i enlighet med den bestämmelsen.

Eftersom det inte finns några svenska fartygsåtervinningsanläggningar på den europeiska förteckningen kommer det föreslagna utökade tillsynsansvaret i dagsläget inte att medföra några kostnader.

Skyldigheten att följa kommissionens genomförandebeslut

I promemorian föreslås två nya bestämmelser i den svenska fartygsåtervinningsförordningen som riktar sig till den som ska följa kommissionens genomförandebeslut om formatet för återvinningsintygen och inventeringsintygen avseende farliga material. Av såväl fartygsåtervinningsförordningen som kommissionens beslut framgår det att det är den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som den ansvariga myndigheten har auktoriserat som ansvarar för att utfärda återvinningsintyg och inventeringsintyg. I fråga om fartyg som för svensk flagg är det därmed, i den mån ansvaret inte har överlåtits till en erkänd organisation, Transportstyrelsen som ansvarar för att följa genomförandebesluten om formaten för intygen. Skyldigheterna följer direkt av kommissionens beslut och Sverige kan inte avstå från att följa dem. Eftersom som antalet fartyg som för svensk flagg och som omfattas av fartygsåtervinningsförordningens bestämmelser är förhållandevis få, bedöms detta arbete att kunna hanteras inom Transportstyrelsens befintliga anslag.

Nya bestämmelser om miljöstraffavgifter

I promemorian föreslås nya bestämmelser i förordningen om miljöstraffavgifter. I sin roll som tillsynsmyndighet avseende skyldigheter i fråga om svenskflaggade fartyg som följer av artiklarna 4–12 och 13.2 i fartygsåtervinningsförordningen kommer Transportstyrelsen vara skyldig att bevaka överträdelser av de bestämmelser som avser Transportstyrelsens ansvarsområden, dvs.

- förbudet mot att installera och använda farliga material ombord på fartyg,
- kravet på att fartyg ombord ska medföra en förteckning över farliga material,
- kravet på fartygsägaren att inom viss tid anmäla att ett fartyg ska återvinnas,
- kravet på fartygsägaren att se till att ett fartyg som ska återvinnas har ett återvinningsintyg, och

- förbudet för driftsansvariga på en fartygsåtervinningsanläggning att börja återvinna ett fartyg utan att det finns en godkänd återvinningsplan för fartyget.

Att fatta beslut om miljöstraffavgifter inom detta tillsynsområde kommer att medföra visst ytterligare arbete. Eftersom som antalet fartyg som för svensk flagg och som omfattas av fartygsåtervinningsförordningens bestämmelser är förhållandevis få och det ännu inte finns några fartygsåtervinningsanläggningar i Sverige på den europeiska förteckningen bedöms arbetet kunna hanteras inom befintligt anslag.

Nya bemyndiganden

Utöver ytterligare tillsynsarbete föreslås i promemorian en ny bestämmelse i den svenska fartygsåtervinningsförordningen som ger Transportstyrelsen möjlighet att meddela föreskrifter i viss begränsad utsträckning.

Bemyndigandet avser dels den tidsfrist som avses i artikel 6.1 b som en fartygsägare ska anmäla sin avsikt att återvinna fartyget inom, dels de intervall som avses i artikel 8.5 som besiktning för förnyande av intyg ska genomföras med.

Transportstyrelsens rapporteringskyldighet

I promemorian föreslås också en ny bestämmelse i svenska fartygsåtervinningsförordningen som lägger ansvaret för Sveriges skyldighet informera kommissionen enligt artikel 21 på Transportstyrelsen. Innebörden av bestämmelsen är att Transportstyrelsen vart tredje år ska överlämna en rapport till kommissionen som innehåller (a) en förteckning över fartyg som för medlemsstatens flagg och för vilka ett återvinningsintyg har utfärdats samt uppgift om fartygsåtervinningsföretagets namn och var fartygsåtervinningsanläggningen är belägen enligt återvinningsintyget, (b) en förteckning över fartyg som för medlemsstatens flagg och för vilka intyg om slutförd återvinning har mottagits, och (c) information om olaglig fartygsåtervinning, sanktioner och uppföljningsåtgärder som medlemsstaten har vidtagit.

Eftersom som antalet fartyg som för svensk flagg och som omfattas av fartygsåtervinningsförordningens bestämmelser är förhållandevis få bedöms detta arbete att kunna hanteras inom befintligt anslag.

Naturvårdsverket

Som nämnts är Naturvårdsverket behörig myndighet enligt fartygsåtervinningsförordningen. Det framgår av 2 § i den svenska fartygsåtervinningsförordningen. Där anges bl.a. att Naturvårdsverket är behörig myndighet enligt fartygsåtervinningsförordningen och fullgör de uppgifter som enligt den förordningen ankommer på den behöriga myndigheten. Det innebär bl.a. att myndigheten redan i dag ansvarar för att auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar och för den tillsyn som är förenad med sådan auktorisation (eftersom det enligt artikel 14.1 i fartygsåtervinningsförordningen är de behöriga myndigheterna som ska auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar som är belägna inom dess territorium). Konsekvenserna av det arbetet bedöms därför inte i denna promemoria.

I promemorian föreslås att den som börjar återvinna ett fartyg på en plats som inte är en auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning ska kunna åläggas en miljö sanktionsavgift. Eftersom Naturvårdsverket är tillsynsmyndighet för auktorisationsförfarandet för fartygsåtervinningsanläggningar och ansvarar för att förse kommissionen med uppgift om att en fartygsåtervinningsanläggning har auktoriserats och därmed får föras upp på den europeiska förteckningen är det också Naturvårdsverket som kommer att besluta om miljö sanktionsavgift för den som återvinner ett fartyg på en plats som inte är en auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning på den europeiska förteckningen. Kostnaderna för denna administration bedöms ligga inom ramen för befintliga anslag.

I promemorian föreslås även att Naturvårdsverket ska godkänna fartygens återvinningsplaner genom särskilda skriftliga beslut. Redan i dag ligger uppgiften att godkänna fartygs återvinningsplaner på Naturvårdsverket. Naturvårdsverket har dock ännu inte godkänt några återvinningsplaner eftersom det inte finns några svenska fartygsåtervinningsanläggningar på den europeiska förteckningen. Det förtydligas nu att godkännandet ska ske genom ett särskilt be-

slut. Det föreslås även en ändring i förordningen om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken som innebär att en avgift ska betalas för Naturvårdsverkets prövning i fråga om att godkänna återvinningsplaner för fartyg som ska återvinnas på svenska fartygsåtervinningsanläggningar.

Domstolarna och Kammarkollegiet

Konsekvenser till följd av de nya straffbestämmelserna

En följd av att det införs nya straffbestämmelser blir att domstolarna har att pröva eventuella åtal enligt de nya bestämmelserna. Under perioden 2017–2019 väcktes det mellan 80 och 101 åtal om miljöbrott per år vid tingsrätt enligt statistik från Domstolsverket om registrerade mål i denna målkategori.

Införandet av aktuella straffbestämmelser torde endast ha en marginell inverkan på antalet åtal som väcks vid domstolarna. Detta särskilt med anledning av att de föreslagna nya bötesbrotten i 29 kap. 9 § miljöbalken inte kommer att aktualiseras förrän det finns en fartygsåtervinningsanläggning på den europeiska förteckningen som ligger i Sverige.

Sammanfattningsvis bedöms måltillströmningen kunna hanteras inom befintlig budgetram.

Konsekvenser till följd av de nya bestämmelserna om miljösanktionsavgifter

Transportstyrelsens beslut om miljösanktionsavgifter till följd av de nya bestämmelserna i förordningen om miljösanktionsavgifter kommer att kunna överklagas till Växjö tingsrätt mark- och miljödomstolen medan Naturvårdsverkets beslut om miljösanktionsavgifter kommer att kunna överklagas till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen. Mark- och miljödomstolens avgöranden kommer att kunna överklagas till Mark- och miljööverdomstolen. De beslut om miljösanktionsavgifter som de föreslagna bestämmelserna kommer att resultera i och överklaganden av dessa bedöms inte bli omfattande, bl.a. med anledning av de få svenskflaggade fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningen samt att det ännu inte

finns någon fartygsåtervinningsanläggning i Sverige på den europeiska förteckningen. Med anledning av att antalet överklagade ärenden bedöms bli begränsat bör eventuella merkostnader kunna hanteras inom befintlig budgetram.

Även för Kammarkollegiet, som har ansvar för uppgiften att bevaka och uppbära betalningen av statens fordran i dessa fall, kommer den nya regleringen att medföra en viss ökad arbetsbelastning. En beslutad miljöstraffavgift ska betalas till Kammarkollegiet. Efter sista betalningsdagen får ett beslut om miljöstraffavgift verkställas såsom en dom som har vunnit laga kraft. Kammarkollegiet granskar alla beslut om miljöstraffavgifter från tillsynsmyndigheterna för att säkerställa att alla uppgifter är korrekt ifyllda innan en betalningsuppsägning skickas ut. Det genomsnittliga totala antalet hanterade beslut om miljöstraffavgifter de senaste fem åren uppgår till 2 510. Det antal beslut om miljöstraffavgifter som kan tänkas tillkomma med anledning av den i promemorian föreslagna regleringen bedöms vara få och kommer kunna hanteras inom Kammarkollegiets befintliga anslag.

Konsekvenser till följd av Transportstyrelsens utökade tillsynsansvar

Transportstyrelsen har möjlighet att vidta en rad åtgärder i sitt tillsynsarbete, bl.a. utfärda föreläggande och förbud med eller utan vite. Beslut som kan överklagas till domstol. Det föreslagna utökade tillsynsansvaret för Transportstyrelsen kommer dock i dagsläget inte att leda till några överklagbara tillsynsbeslut eftersom det inte finns några svenska fartygsåtervinningsanläggningar på den europeiska förteckningen. Förslaget kommer därför i dagsläget inte att påverka ärendetillströmningen till domstolarna och därmed inte heller medföra några kostnader för domstolarna.

Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten

Polismyndigheten och Åklagarmyndighetens riksenhet för miljö- och arbetsmiljömål (REMA) hanterar Transportstyrelsens åtalsanmälningar. Det som enligt förslaget utgör otillåten fartygsåtervinning var även innan straffsanktionerat genom brottsrubricering.

ringen otillåten avfallstransport. Förslagen i promemorian innebär därför ingen ökad arbetsbelastning i det avseendet. Däremot kommer de föreslagna straffsanktionerna i 29 kap. 9 § 16 och 17 miljöbalken (fartygsägare som lämnar oriktiga eller vilseledande uppgifter som underlag till en återvinningsplan eller en driftsansvarig som återvinner ett fartyg på ett sätt som inte överensstämmer med återvinningsplanen) innebära en något ökad arbetsbörda. Kostnaderna för denna bedöms dock kunna hanteras inom befintligt anslag.

10 Författningskommentar

10.1 Lag om ändring i miljöbalken

29 kap. 4 b §

Paragrafen är ny och gör det straffbart att lämna ett fartyg för återvinning på en plats som inte är en fartygsåtervinningsanläggning som finns upptagen på den europeiska förteckningen. Förteckningen innehåller de fartygsåtervinningsanläggningar som uppfyller fartygsåtervinningsförordningens och Hongkongkonventionens krav. Förteckningen offentliggörs bl.a. på kommissionens webbplats.

Paragrafen avser att säkerställa efterlevnaden av artikel 6.2 a i fartygsåtervinningsförordningen. Där anges att en fartygsägare är skyldig att se till att det fartyg som ska återvinnas endast återvinns på sådana fartygsåtervinningsanläggningar som finns upptagna på den europeiska förteckningen. Bestämmelsen träffar endast sådana fartyg som omfattas av artikel 6. Vilka det är framgår av artikel 2. Av artikeln följer att samtliga av fartygsförordningens artiklar utom en (artikel 12) ska tillämpas på fartyg som för en medlemsstats flagg med vissa undantag. Undantag görs för fartyg med en bruttodräktighet på mindre än 500 och fartyg som bara trafikerar inhemska vatten under hela fartygets livslängd. Därutöver undantas krigsfartyg, marina stödtrupper och andra fartyg som ägs eller drivs av en stat och som för tillfället enbart används i statlig, icke-kommersiell tjänst.

Fartygsägare har samma innebörd som i artikel 3.1.14 i fartygsåtervinningsförordningen. Med fartygsägare avses därmed den fysiska eller juridiska person som är registrerad som ägare av fartyget. Därutöver omfattas bl.a. den som äger fartyget under en be-

gränsad tid i väntan på försäljning eller överlämnande till en fartygsåtervinningsanläggning och den som har övertagit fartygets drift såsom chefen eller bareboatfraktaren samt den juridiska person som driver ett fartyg ägt av ett land. Med registrering avses registrering i de nationella fartygsregistren eller de IMO:s register för sjöfarten (IMO:s globala integrerade sjöfartsinformationssystem, GISIS).

I de fall otillåten fartygsåtervinning begås inom ramen för en enskild näringsidkares eller juridisk persons verksamhet får bedömningen av vilken eller vilka personer som svarar för brottet göras med tillämpning av sedvanliga principer om företagaransvar. Ansvar bör då kunna riktas mot ställföreträdare, anställda eller uppdragstagare hos näringsidkaren, enligt sedvanliga straffrättsliga regler om företagaransvar.

Med att lämna fartyget menas att fartygsägaren levererar eller låter leverera fartyget, t.ex. genom att vara den som anordnar leveransen av fartyget, till en viss plats i syfte att fartyget ska tas ur bruk och återvinnas där. För fullbordat brott krävs att fartyget har ankommit till den plats där det ska återvinnas. Det är emellertid inte ett krav att återvinningen har påbörjats eller slutförts.

För straffansvar räcker att brottet begås av oaktsamhet.

Andra stycket kriminaliserar försök till brott. Frågan om när försökspunkten är uppnådd måste avgöras av domstol utifrån omständigheterna i varje enskilt fall.

Av tredje stycket framgår att bestämmelsen är subsidiär i förhållande till 1 §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.1.1.

29 kap. 9 §

I första stycket införs en sextonde och sjuttonde punkt. Genom sextonde punkten införs en straffbestämmelse som kriminaliserar fartygsägare som lämnar oriktig eller vilseledande information som underlag till fartygets återvinningsplan, vilket kan leda till att återvinningen blir felaktig. Vad som avses med fartygsägare anges i artikel 3.1.14 i förordningen och utvecklas i författningsskottaren till 4 b §.

Fartygsägaren ska förse den driftsansvariga på återvinningsanläggningen med relevant information enligt artikel 6.1 a i fartygsåtervinningsförordningen. Vad en återvinningsplan ska innehålla anges i artikel 7. Återvinningsplanen ska utarbetas och godkännas innan någon återvinning får påbörjas. Planen föreslås godkännas genom ett särskilt beslut av Naturvårdsverket med stöd av den svenska fartygsåtervinningsförordningen.

I sjuttonde punkten kriminaliseras att en driftsansvarig återvinner fartyget på ett sätt som inte överensstämmer med återvinningsplanen. Som nämnts i föregående stycke anges det i artikel 7 i förordningen vad en återvinningsplan ska innehålla. Fartygsåtervinningsförordningen saknar en definition av vad som avses med driftsansvarig. I promemorian föreslås den svenska fartygsåtervinningsförordningen ändras så att uppgift om vem som är driftsansvarig för en fartygsåtervinningsanläggning ska framgå i ansökan om auktorisation för anläggningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.4 och 6.1.5.

29 kap. 12 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om förverkande.

Ändringen innebär att fartyg, förutsatt att de bedöms utgöra avfall, kan förverkas om de har varit föremål för den i promemorian föreslagna brottsbestämmelsen otillåten fartygsåtervinning.

Bestämmelsen i 36 kap. 4 § brottsbalken är, liksom tidigare, tillämplig på avfall som påträffas vid brott enligt 29 kap. Det innebär att om det till följd av ett brott som har begåtts i utövningen av näringsverksamhet har uppkommit ekonomiska fördelar för näringsidkaren kan värdet därav förklaras förverkat.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.2.

29 kap. 13 §

Genom paragrafen utsträcks svensk domsrätt till att omfatta gärningar som har begåtts utom riket även i andra fall än som avses i 2 kap. 2 eller 3 §§ brottsbalken. Ändringen innebär att svensk domsrätt ska omfatta den i promemorian föreslagna brottsrubriceringen

otillåten fartygsåtervinning även i de fall brottet begås utom svenskt territorium.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 6.1.3.