

Miljödepartementet
Rättssekretariatet
Kansliråd
Lina Oskarsson

Promemoria Sanktioner för överträdelser av fartygsåtervinningsförordningen

Sammanfattning

Transportstyrelsen har ombetts att lämna synpunkter på förslagen om 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).

Remissinstanserna har ombetts ta ställning till förslag om nya straffbestämmelser i miljöbalken och bestämmelser om miljöstraffavgifter i förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter, förslag till bestämmelser om tillämpning av förordningen (2015:18) om fartygsåtervinning, förslag till ändring av miljötillsynsförordningen (2011:13) samt förslag till ändring i förordningen (1998:940) om avgifter för provning och tillsyn enligt miljöbalken.

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen, men har följande synpunkter.

Transportstyrelsens synpunkter

Förslag om nya straffbestämmelser i miljöbalken och bestämmelser om miljöstraffavgifter i förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter

Transportstyrelsen instämmer i de överväganden som görs gällande vilka överträdelser som bör beläggas med straffsanktion respektive vilka som lämpar sig för miljöstraffavgift. Transportstyrelsen instämmer även i bedömningen att det krävs relativt höga nivåer på miljöstraffavgifterna för att de ska fylla sitt syfte, d.v.s. verka avskräckande och vara effektiva.

Gällande förslaget till miljöstraffavgift i ny 11 kap. 23 § förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter (s. 109-110), är det något oklart vilka

situationer som avses. Enbart utifrån den föreslagna förordningstexten framstår det som att inte bara en utebliven anmälan ska leda till beslut om miljöstraffavgift, utan även en försenad anmälan. Mot bakgrund av motiveringen till införandet av denna miljöstraffavgift (s. 109-110) förutsätts dock att det inte är avsikten att miljöstraffavgift ska påföras vid en försent inkommen anmälan. Därför bör förslaget till ny 11 kap. 23 § förtydligas, så att det tydligare framgår att det är utebliven anmälan som ska leda till miljöstraffavgift.

Beträffande förslaget till miljöstraffavgift i ny 11 kap. 25 § förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter (s. 114-117), anser Transportstyrelsen att det saknas en koppling mellan den överträdelse som beskrivs och artikel 8.7 c, som paragrafen hänvisar till. Syftet i 25 § bör vara att illegala återvinningsverksamheter sanktioneras, medan artikel 8.7 c handlar om vad som ska bekräftas vid den slutliga besiktningen.

Förslag till ny 8 § i förordningen (2015:18) om fartygsåtervinning.

Transportstyrelsen anser att den föreslagna nya 8 § (s. 127) är överflödigt, då den innebär reglering av en fråga som redan regleras i den bindande EU-förordningen. Det framgår redan av EU-förordningens artikel 6.1 b att fartygsägaren ska anmäla sin avsikt att återvinna fartyg till den ansvariga myndigheten, och av 3 § den svenska förordningen framgår att Transportstyrelsen är ansvarig myndighet.

Förslag till miljötillsynsförordningen (2011:13) om tillkommande tillsynsuppgift för Transportstyrelsen

Transportstyrelsen anser inte att tillsynsansvaret i fråga om artikel 13.2 (s. 119-121) bör åligga Transportstyrelsen, då det är frågor som den behöriga myndigheten, d.v.s. Naturvårdsverket, bör utöva tillsyn över.

Artikeln avser tillsyn över hur en fartygsåtervinningsanläggning genom dess driftsansvarige sköter sitt uppdrag ifråga om att skicka återvinningsplan till fartygsägare och ansvarig myndighet, meddela ansvarig myndighet att återvinning är på väg att inledas och skicka intyg om slutförd återvinning till ansvarig myndighet.

Som ansvarig myndighet åligger det Transportstyrelsen, enligt artikel 3.1.9 och 3 § den svenska förordningen, att ansvara för uppgifter gällande fartyg som för svensk flagg. Enligt artikel 3.1.11 och 2 § den svenska förordningen åligger det Naturvårdsverket, såsom behörig myndighet, att ansvara för fartygsåtervinningsanläggningar inom svenskt territorium. Det är Naturvårdsverket som har till uppgift att auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar och som enligt artikel 14.4 ska återkalla auktoriseringen om kraven i artikel 13 inte längre är uppfyllda. Om bestämmelserna med

dokumentationskrav i artikel 13.2 inte uppfylls kan det alltså utgöra grund för att återkalla en auktorisering.

Vidare kan påpekas att Transportstyrelsen endast är ansvarig myndighet gentemot svenskflaggade fartyg, vilket medför att Transportstyrelsen saknar insyn i vilka eventuella dokumentationskrav som uppfylls av en svensk fartygsåtervinningsanläggning vid återvinning av ett utländskt flaggat fartyg.

Bemyndigande

Transportstyrelsen bemyndigas att utfärda föreskrifter ifråga om artiklarna 6.1 b och 8.5 (s. 130). Det kan konstateras att i artikel 10.1 stadgas att ett inventeringsintyg ska utfärdas för den period som den ansvariga myndigheten fastställer. Därmed bör Transportstyrelsen även bemyndigas att meddela föreskrifter i fråga om detta, annars blir intygets giltighetstid oreglerad.

Delegation till erkända organisationer

Transportstyrelsen har idag överlåtit möjligheten att utföra en stor del av den flaggstatstillsyn som myndigheten är ansvarig för till erkända organisationer. Enligt 12 kap. 4 § regeringsformen får förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning bara överlämnas till andra juridiska personer än kommuner och enskilda individer med stöd av svensk lag. För Transportstyrelsen är det av stor vikt att även den tillsyn som följer av fartygsåtervinningsförordningen kan överlåtas, eftersom myndigheten idag har sin tillsynsverksamhet organiserad utifrån att merparten av tillsynen av fartyg med internationella certifikat utförs av erkända organisationer. Mot bakgrund av detta föreslår Transportstyrelsen att ett bemyndigande införs i 26 kap. miljöbalken att överlåta tillsynen till erkända organisationer.

Övrigt – redaktionella synpunkter

- Sid 37. Det anges att det är uteslutande juridiska personer som äger fartyg över 500 brutto, vilket inte är helt korrekt. Transportstyrelsen föreslår att texten kompletteras med ”i princip” före ordet ”uteslutande”.
- Sid 39. Transportstyrelsen föreslår att följande skrivning läggs in i slutet på första stycket istället för den befintliga: ”Om ett fartyg ägs av staten, men används för kommersiella ändamål och drivs av ett företag som i det landet är registrerat som fartygsoperatör, anses företaget vara fartygsägare.”
- Sid 44 (avsnitt 3.5 Krav i fråga om besiktningar). Ordet ”ansvarar” används på ett sätt som kan missförstås. Av nuvarande skrivningar

synes ansvaret för vissa uppgifter övergå till en erkänd organisation om myndigheten har överlåtit uppgiften. Transportstyrelsen vill uppmärksamma att även om uppgifter delegeras inom sjöfartsområdet är det alltid flaggstaten som slutligen ansvarar för tillsynen, oavsett om en erkänd organisation också ges möjlighet att utföra tillsyn. Flaggstaten kan aldrig överlåta sitt flaggstatsbyrådsansvar.

- Sid 55. Transportstyrelsen är ansvarig myndighet genom 3 § i svenska fartygsåtervinningsförordningen.
- Sid 56. Vad gäller skrivningen om att Transportstyrelsen endast ansvarar för de uppgifter som inte har överlåtit till en erkänd organisation vill Transportstyrelsen påpeka att även om Transportstyrelsen genom avtal har delegerat uppgifter enligt återvinningsförordningen till erkända organisationer står det fartygsägaren fritt att avgöra om det är Transportstyrelsen eller en erkänd organisation som ska utföra tillsynen av fartyget.
- Sid 70. Transportstyrelsen vill förtydliga att myndighetens delegering till de erkända organisationerna är gjord med stöd av flera olika lagrum, utifrån vilket sakområde som regleras. Fartcertifikatet är ett av de certifikat som inte är delegerat och som myndigheten fortfarande utfärdar själv. Transportstyrelsens ser inte någon koppling mellan fartygsåtervinningsförordningen och avsnitt 4.5. som berör tillsyn enligt lagen om sjöfartsskydd, och anser därför inte att informationen är aktuell.
- Sid 82, sista stycket. Transportstyrelsen vill förtydliga att hamnstatskontrollen i ett första skede är begränsad till dokumentationskontroll. Utökad inspektion, som kan omfatta kontroll av farliga ämnen, får genomföras om ett fartyg saknar relevanta dokument eller om fartygets skick eller utrustning i stor utsträckning avviker från dokumentationen, eller om det saknas en plan för hur förteckningen ska ses över.
- Sid 95, första stycket. Se punkt två ovan angående statsfartyg.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektören Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog jurist Christine Vallhagen och miljöhandläggare Sofia Malmsten, den senare föredragande.

Anita Johansson
Ställföreträdande generaldirektör