



Miljö- och energidepartementet
Rättssekretariatet
103 33 Stockholm

Yttrande över författningsförslag som innebär att överträdelser av förbud i svavelförordningen (2014:509) som rör användning av marint bränsle ska beivras med miljösanktionsavgift

Åklagarmyndigheten är positiv till förslaget att det införs en miljösanktionsavgift. Åklagarmyndigheten anser emellertid att de föreslagna sanktionsavgifterna är för låga för att vara kännbara.

Av rapporten framgår att det finns starka ekonomiska incitament att bryta mot bestämmelserna. Som exempel anges att ett fartyg med en motoreffekt om 35 000 kilowatt kan sänka bränslekostnaden med 200 000 kr/dygn genom att välja ett bränsle med hög svavelhalt.

I förslaget anges att en genomsnittlig miljösanktionsavgift är ca 5000 kr. Med den motiveringen bildar detta belopp den undre gränsen för avgiften enligt svavelförordningen och den övre gränsen är enligt förslaget 200 000 kr.

Av Transportstyrelsens rapport från juni 2014 framgår att Nederländerna utfärdade strafförelägganden på belopp mellan 10 000 och 250 000 euro¹.

Utvecklingscentrum Malmö har från Danmark och Norge inhämtat att de har lagstiftning som resulterar i betydligt högre böter än de avgifter som föreslås i svavelförordningen. Vidare har från Finland erhållits en tabell för framräkning av avgifter som tagits fram vid Åbo Universitet.

Både i Danmark och i Norge finns allmänt hållna regler för bedömning av böternas storlek såsom överträdelsens allvar, ekonomiska fördelar och om fartyget tidigare rapporterats. I Danmark lämnar Miljø- og Fødevarerministeriet sin anmälan till dansk polis och då ingår deras överväganden avseende bötesbeloppets storlek. I en vägledande tabell för överträdelser begångna av oaktsamhet utan tidigare förekomst är det lägsta beloppet 30 000 kr vid en svavelhalt om 0,12-0,14 viktprocent. Det högsta bötesbeloppet är 300 000 kr

¹ Transportstyrelsens rapport dnr TSS 2013-2085, juni 2014.

vid en svavelhalt om en viktprocent². Departementet anger särskilt att bötesbeloppen ska ligga i paritet med utländska myndigheters avgöranden.

I Norge utfärdar Sjøfartsdirektoratet böter för överträdelser av svavelreglerna. Minimum är ca 74 000 kr³ och det finns i dag ingen övre gräns men den antas vara 20 x 74 000 kr dvs. ca 2 Mkr. Bedöms överträdelsen vara allvarligare blir saken en fråga för polisen. De utfärdade föreläggandena under år 2015 var fem stycken och beloppen varierade mellan 100 000-250 000 NOK, år 2016 utfärdades fyra förelägganden mellan 200 000-500 000 NOK samt år 2017 två förelägganden om 400 000 respektive 600 000 NOK.

Från Finland har erhållit en linjär tabell som är väl differentierad i sina olika steg⁴. Motoreffekten som påverkan på beloppets storlek startar vid 3000 kilowatt. Tabellen har ett intervall om 0,1-3, 5 viktprocent och gör det möjligt att beräkna avgiften utifrån förbrukad mängd/24 timmar. Vidare multipliceras beloppet med det antal dygn överträdelsen pågått. Ett sådant instrument är enkelt att tillämpa i en situation där tiden ofta är knapp. Enligt tabellen är det lägsta beloppet 3000 och det högsta 72 000 euro.

När avgifternas storlek fastställs bör också såsom framförts i rapporten beaktas att redarbranschen företrädesvis består av medelstora och stora företag och att även om den enskilda överträdelsen framstår som beskedlig är den sammantagna mängden utsläpp betydande och det är utsläpp som är skadliga för människors hälsa och miljön.

Mot denna bakgrund bör enligt Åklagarmyndighetens bedömning överträdelser av svavelförordningen medföra betydligt högre sanktionsavgifter än de föreslagna. För att motverka oseriös konkurrens och förhindra att Sverige drabbas av oseriösa aktörer krävs att avgifterna i Sverige är jämförbara med de i våra grannländer och vid en internationell jämförelse. Det innebär ett avgiftssystem som är effektivt, proportionellt och avskräckande. Det finns således skäl att överväga avgiftssystemets utformning ytterligare i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

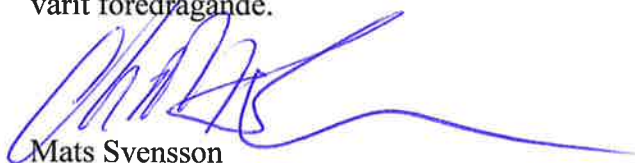
Åklagarmyndigheten önskar i detta sammanhang framhålla vikten av möjligheten att kunna säkra betalningen av den miljöstraffavgift som Transportstyrelsen kan komma att besluta om. Det är därför angeläget att en översyn av dessa regler kommer till stånd.

² Notat om overvejelser vedrørende bødestørrelse, Miljøteknologi den 5 september 2016, bilaga 5.

³ 0,8 x folkpensionens grundbelopp, se 4 § Forskrift om fastsettelse og gjennomføring av overtredelsegebyr etter lov 16. februar 2007 nr 9 om skipssikkerhet § 55 og § 56.

⁴ Bifogar en tabell som tagits fram av Henrik Ringbom, docent i Sjørett vid Åbo Universitet, i samarbete med finska rederiförbundet.

I detta ärende har överåklagare Mats Svensson beslutat. Chefen för riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål Kristina Falk Strand och vice chefsåklagare Jörgen Lindberg har deltagit i beredningen. Chefsåklagare Ingela Sörgård har varit föredragande.



Mats Svensson



Ingela Sörgård

Bilaga

Tabell avseende beräkning av miljöstraffavgifter, framtagen vid Åbo
Universitet.

Annex

Table for calculating the levels of fines for violations with the fuel quality requirements (an example)

Fuel consumption, m ³ / 24h alt. kW modelling									
m ³	kW								
90 <	25001-	30000	36000	42000	48000	54000	60000	66000	72000
80 - 90	20001-25000	27000	32400	37800	43200	48600	54000	59400	64800
70 - 80	17501-20000	24000	28800	33600	38400	43200	48000	52800	57600
60 - 70	15001-17500	21000	25200	29400	33600	37800	42000	46200	50400
50 - 60	12501-15000	18000	21600	25200	28800	32400	36000	39600	43200
40 - 50	10001-12500	15000	18000	21000	24000	27000	30000	33000	36000
30 - 40	7501-10000	12000	14400	16800	19200	21600	24000	26400	28800
20 - 30	5001-7500	9000	10800	12600	14400	16200	18000	19800	21600
10 - 20	2501-5000	6000	7200	8400	9600	10800	12000	13200	14400
< 10	<2500	3000	3600	4200	4800	5400	6000	6600	7200
		0,1%-0,5%	0,5% - 1,0%	1,0% - 1,5%	1,5% - 2,0%	2,0% - 2,5%	2,5% - 3,0%	3,0% - 3,5%	3,5% -
the exceeding in % of sulphur content, from a minor to a blatant violation									

Example :

First violation: A ship with a daily consumption of 42 m³ arriving from a sea voyage leg of 55h within the SECA area is caught by the Port State Control with a bunker quality containing 1,1% sulphur (no abatement technology onboard) will receive a penalty bill with a total amount of **21.000€ * 3 = 63.000 €**