

Miljö- och energidepartementet
Rättssekretariatet
Henrik Jonsson
103 33 Stockholm

Remissvar gällande författningsförslag om miljöstraffavgift för överträdelser av vissa förbud om marint bränsle i svavelföreningen

Transportstyrelsen har tagit del av den remitterade promemorian avseende miljöstraffavgift för överträdelser av vissa förbud om marint bränsle i svavelföreningen och välkomnar förslaget. Transportstyrelsen har tidigare framfört att ett nytt system med administrativa sanktioner bör införas istället för det nuvarande systemet med straffrättsliga sanktioner som fungerar bristfälligt i praktiken. Transportstyrelsen delar därför den uppfattning som framhålls i promemorian att en miljöstraffavgift ska kunna tas ut för överträdelser av de förbud i svavelföreningen (2014:509) som rör användning av marint bränsle.

Det är viktigt att det nya sanktionssystemet införs så fort som möjligt. Kravet på 0,1 % svavelhalt i marint bränsle trädde i kraft 1 januari 2015, men översynen av sanktionssystemet har blivit fördröjd. Det remitterade förslaget innebär att miljöstraffavgifter för överträdelser på fartyg införs i miljöbalkens befintliga system. Ett sådant förslag möjliggör ett snabbt införande av sanktionsavgifter, eftersom det innebär enbart förordningsändringar. Transportstyrelsen anser att det är positivt att sanktionssystemet kan införas inom kort.

Transportstyrelsen har varit delaktig i framtagandet av förslaget och har lämnat en del synpunkter under arbetets gång och har därför endast ett fåtal kommentarer att lämna vid detta tillfälle.

Kommentarer till författningstext

Användandet av begreppet ”framdrivning” i 17 § riskerar att uppfattas som att användning av marint bränsle i hjälpmotorer inte omfattas. För att undvika att texten tolkas som att endast viss användning avses bör 17§ första stycket ges en formulering som bättre överensstämmer med svavelförordningen, enligt följande:

17 §

För en överträdelse av 20, 21 eller 23 § svavelförordningen (2014:509) genom att i ett fartyg ~~den motor eller de motorer som används för ett fartygs framdrivning~~ använda ett marint bränsle med...

Beroende på när det nya systemet med miljöstraffavgifter ska börja gälla kan en anpassning av gränserna för svavelhalter behöva övervägas redan i detta skede. Enligt beslut i IMO kommer den högsta tillåtna svavelhalten i marint bränsle från och med år 2020 att begränsas till 0,5 % globalt. Författningstexten (17 §) kommer då att behöva anpassas så att den reflekterar denna förändring, dvs. att brytgränserna för de nya tillåtna svavelhalterna anpassas men att de angivna beloppen behålls. En sådan uppdelning är viktig för att skilja grova avsiktliga överträdelser från de som endast beror på oaktsamhet eller rentav varit oavsiktliga.

Se Transportstyrelsens förslag till nya brytgränser nedan:

Första steget 0,10 – 0,11 % (indikerar oavsiktliga svavelöverträdelser)

Andra steget 0,12 – 0,49 % (indikerar oaktsamhet)

Tredje steget 0,50 % (indikerar avsiktliga överträdelser).

Övriga kommentarer

Sista stycket på s. 52 kan upplevas som något missvisande då det talar om åtgärder och verktyg för att åstadkomma efterlevnad av kravet i miljöbalken, men har ingen koppling till betalningssäkring som rubriken (6.5) anger. Texten kan därför förtydligas.

Trots att de belopp som föreslås inte kan antas vara vinsteliminierande anser Transportstyrelsen att de är väl avvägda med hänsyn till att avgifterna måste kunna tillämpas som schablonbelopp, utan att hänsyn tas till omständigheterna i det enskilda fallet (såsom den tid som överträdelserna pågått).

Slutsatsen på s. 60 om att Transportstyrelsens ökade kostnader ryms inom befintlig ram förutsätter att också den föreslagna ändringen i svavelförordningen verkligen genomförs, så att svavelöverträdelserna avkriminaliseras. Om de straffrättsliga sanktionerna *inte* tas bort kommer Transportstyrelsens arbetsbelastning istället att fördubblas, eftersom Transportstyrelsen då, vid sidan av sanktionsbesluten, fortfarande kommer behöva anmäla överträdelserna till Åklagarmyndigheten.

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog chefen för Sjö och luftfartsavdelningen Gunnar Ljungberg, juristen Anna-Pia Johansson och miljöhandläggare Nariné Svensson den senare föredragande.

Ingrid Cherfils
Ställföreträdande generaldirektör