

Till: Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

Kopia: mattias.rust@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE
(N2018/00571)

Stockholm 2018-02-13

Remissyttrande på Europeiska Kommissionens förslag på nytt direktiv för mottagning av avfall från fartyg

Föreningen Svensk Sjöfart har givits tillfälle att yttra sig om Europeiska Kommissionens förslag på nytt direktiv för mottagning av avfall från fartyg och önskar delge följande kommentarer:

- Föreningen Svensk Sjöfart delar åsikten att föroreningar i haven i form av avfall ej är önskvärdt och välkomnar därför EUs initiativ att revidera relevant regelverk med förslaget på ett nytt direktiv för mottagning av avfall från fartyg.
- Sjöfart är en internationell sektor med verksamhet i internationella vatten och i hamnar runt om i världen. Sektorn kräver därför internationella regler, vilka för föroreningar orsakade av fartyg tillhandahålls av MARPOL. Erkända problem i det internationella systemet handlar dock inte om otillräckliga standarder, utan snarare om det faktum att de inte genomförs och genomdrivs på ett tillfredsställande sätt i respektive hamnstat.
- På internationellt plan regleras avfall från fartyg främst av MARPOL vilken genomgått en rad ändringar, exempelvis införande av nya eller strängare utsläppsnormer för fartyg. Kommissionens förslag att ytterligare anpassas det nya direktivet med MARPOL är fundamentalt viktigt för att undvika oklarheter, onödigt administration samt för att harmonisera relevanta standarder.
- Föreningen Svensk Sjöfart ser positivt på förslaget om ökad insyn i hamnarnas kostnadsstrukturer vilket borgar för säkerställandet av ett resurseffektivt och ändamålsenligt nyttjande av de medel som mottagningsanläggningen tar in genom avgifter från fartygen.

- Föreningen Svensk Sjöfart anser, i likhet med förslaget, att ytterligare harmonisering på EU-nivå är nödvändig för att undvika en mängd olika policyer i hamnar för avlämning av avfall från fartyg och för att säkerställa lika konkurrensvillkor för både hamnar och hamnanvändare.
- Vi delar uppfattningen att ett förenklat och därför mer harmoniserat genomförande av de olika skyldigheterna på EU-nivå kommer att öka konkurrenskraften och den ekonomiska effektiviteten i sjöfartssektorn, samtidigt som grundläggande villkor i hamnar säkerställs. Detta skulle innebära, som det beskrivs i underlaget till nytt direktiv, att man kan undvika negativa effekter såsom "shopping" för att hitta mottagningsanordningar i hamn, där fartyg behåller sitt avfall ombord till dess att de kan avlämna det till den hamn där det är ekonomiskt mest fördelaktigt. En annan sida av myntet, sett från fartygets perspektiv, är att man undviker fenomenet med att mottagningsanordningar "tävlar" i att tillhandahålla sämsta möjliga förutsättningar att lämna avfall för att på så vis undkomma att ta emot avfall.
- Förslaget föreslår ytterligare harmonisering av undantagssystemen för fartyg i tidtabellsbunden och regelbunden trafik, vilket vi välkomnar.
- Den nya strategin bygger i hög grad på ett system med elektronisk rapportering och elektroniskt informationsutbyte, på grundval av befintliga elektroniska system, och på principen om att information bör rapporteras endast en gång. Föreningen Svensk Sjöfart välkomnar denna strategi. Detta bör underlätta övervakningen och genomdrivandet, samtidigt som den därmed sammanhörande administrativa bördan minimeras.
- Föreningen Svensk Sjöfart anser att förslaget, genom en bättre anpassning av definitionerna till MARPOL, möjliggör tillämpande av de standardformulär som utarbetats av IMO för avfallsanmälan och avfallskvitto, vilka därmed till fullo kan införlivas i direktivet. Därigenom kan parallella formulär och system undvikas i så stor utsträckning som möjligt. Dessutom föreslås att inspektionerna av mottagningsanordningar i hamn ska inkluderas i systemet för hamnstatskontroll.
- det föreslagna kostnadstäckningssystemet strängare när det gäller de principer som ska tillämpas vid fastställandet av den indirekta avgiften för fast avfall, inklusive passivt uppsamlat avfall. Eftersom utsläpp av fast avfall i hög grad bidrar till det mer omfattande problemet med marint skräp föreslås ett system med "ingen särskild avgift", i vilket betalning av den indirekta avgiften bör ge fartyg rätt att

avlämna allt avfall de har ombord, utan att behöva betala några ytterligare direkta avgifter (baserat på volym).

I tillägg till ovan kommentarer. Ställer Föreningen Svensk Sjöfart sig positiva till följande förslag på ändringar i det nya direktivet:

- I artikel 2 ersätts definitionen av "fartygsgenererat avfall" med den mer generiska definitionen av "avfall från fartyg", som definieras med hänsyn till de relevanta bilagorna till MARPOL. Detta kommer också att inbegripa kategorin "lastrester", liksom avfall som omfattas av bilaga VI till Marpolkonventionen, dvs. rester från avgasreningssystem, som består av slam och avtappningsvatten från dessa system. Genom att ta bort distinktionen mellan fartygsgenererat avfall och lastrester, och genom att säkerställa full överensstämmelse med Marpoldefinitioner, möjliggörs ytterligare anpassning till IMO:s standardformulär och standardintyg.
- Det formulär för förhandsanmälan av avfall som avses i artikel 6 har fullt ut anpassats till IMO Circular MEPC/834 och återfinns i en ny bilaga 2 till direktivet. Tillämpningsområdet för avlämningsskyldigheten för allt avfall har fastställts i enlighet med MARPOL, så att direktivet om mottagningsanordningar i hamn avspeglar utsläppssystemet enligt MARPOL. Medan MARPOL förbjuder att avfallet släpps ut till havs kräver direktivet om mottagningsanordningar i hamn att detta avfall ska avlämnas till mottagningsanordningar på land, inbegripet lastrester. Med denna strategi krävs det ingen särskild bestämmelse för avlämningen av lastrester, såsom fallet var enligt det gamla direktivet. Vidare ska det enligt artikel 7 till fartyget efter avlämningen utfärdas ett avfallskvitto, som ska innehålla den information som bör rapporteras elektroniskt av fartyget.
- När det gäller inspektionssystemet anges i artikel 10 att inspektionerna av mottagningsanordningar i hamn måste vara fullt integrerade i det system för hamnstatskontroll som inrättats enligt direktiv 2009/16/EG och att de måste följa en riskbaserad metod, när fartyget omfattas av tillämpningsområdet för det direktivet. För att säkerställa att man i varje inspektion vid hamnstatskontroll också kontrollerar överensstämmelse med krav avseende mottagningsanordningar i hamn, måste vissa ändringar göras i direktiv 2009/16/EG, i enlighet med artikel 21.
- Medlemsstaterna ska säkerställa att kostnaderna för drift av mottagningsanordningar i hamn för mottagande och behandling av avfall från fartyg, förutom lastrester, täcks genom en avgift som tas ut från fartygen. Kostnadstäckningssystemen får inte utgöra ett incitament för fartyg att släppa ut sitt avfall till havs och får differentieras.

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson

Miljöansvarig