

Till: Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

**REMISSYTTRANDE
(I2021/02803)**

Stockholm 2022-04-06

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Remissyttrande från Svensk Sjöfart på: Promemorian Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg

Svensk Sjöfart har mottagit ovan rubricerade remiss samt beretts anstånd att inkomma med yttrande till den 6 april 2022, vilket vi är tacksamma för.

Övergripande synpunkt

Avfall från fartyg regleras på internationell basis genom MARPOL (Den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg). Enligt MARPOL ska parterna till konventionen säkerställa tillhandahållandet av adekvata mottagningsanordningar i hamn.

I praktiken har fartyg under lång tid erfarit svårigheter med att lämna iland avfall, en problematik som varierar rent geografiskt. Inom EU-rätten har bestämmelser i form av direktiv om hur hamnar ska hantera avfall från fartyg funnits sedan i början av 2000-talet, vilket tolkats och implementerats olika av medlemsstaterna med resultatet att det i vissa hamnar inte tillämpats alls.

Svensk Sjöfart välkomnar därför att ett nytt direktiv (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883) antagits med en förhoppning från Svensk Sjöfart att ilandlämnande av avfall från fartyg underlättas samt att direktivet efterlevs lika inom unionen.

Svensk sjöfarts synpunkter på promemorians förslag

Definition av avfall

Vi noterar förslag till lagändring i LÅFF 1 kap. 2 § av tillägget att "avfall i denna lag och i föreskrifter hänvisas till 15 kap. 1 § Miljöbalken", vilken lyder enligt följande:

- *med avfall avses i denna balk varje ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med.*

Samtidigt noterar vi att direktivets definition av avfall från fartyg är följande:

- *allt avfall, inbegripet lastrester, som uppstår under ett fartygs drift eller under lastning, lossning och rengöring, och som omfattas av tillämpningsområdet för bilagorna I, II, IV, V och VI till MARPOL, samt passivt uppfiskat avfall.*

Ovan finner Svensk Sjöfart förvirrande och otydligt. Vi föreslår därför att definitionen enligt artikel 2.3 i direktivet används. Beträffande lastrester, vilket enligt direktivet numera utgör avfall, förefaller lastrester från MARPOL bilaga III utelämnats av oklar anledning.

Ilandlämnande av avfall

Direktivet, liksom den föreslagna tillämpningen i svensk rätt, kräver att fartyg innan avgång ska avlämna allt avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift och som det är förbjudet att släppa ut i havet till en mottagningsanordning. Av den anledningen föreslår promemorian ändringar i FÅFF 3 kap. 12 § med innebörden att Transportstyrelsens nuvarande bemyndigande att meddela föreskrifter om skyldigheten att avlämna lastrester till mottagningsanordning i hamn innan avgång tas bort, eftersom lastrester definitionsmässigt numera är avfall.

Istället föreslås att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna iland avfall (i vilket lastrester numera inkluderas). För att undvika onödiga förseningar av fartyg möjliggörs undantag genom direktivets artikel 7.4 a och b för fartyg som har tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn. Svensk Sjöfart välkomnar därför Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/89 av den 21 januari 2022 med tillämpningsföreskrifter för applicering av det berörda direktivet vad gäller den metod som ska användas för beräkningen av tillräcklig särskild lagringskapacitet. Svensk Sjöfart vill redan nu framföra att vi förespråkar att Transportstyrelsen tillämpar denna vid framtagandet av föreskrifter.

Svensk Sjöfart vill även uppmärksamma lagstiftaren på att obehandlat barlastvatten samt sediment för närvarande hanteras i separat lagstiftning. Givet det föreslagna lagkravet på att avlämna allt avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartyg torde även obehandlat barlastvatten samt sediment omfattas. Således uppstår ett eventuellt behov av att göra en översyn barlastvattenlagen samt tillhörande förordning och föreskrifter, särskilt beträffande kraven på mottagning av sediment.

Vi noterar även att föreslagen förordning beskriver ett förfarande för fartyg i drift. Under pandemin har vi fått erfara att det inte finns några tydliga regelverk för avgifter, regelverk kring avfall och undantag för ett upplagt fartyg, utan alla regler och avgifter bygger på att fartyg är i drift. Det är därför viktigt att även avvikande förhållanden beaktas när avfallsplaner och avfallstaxor fastställs.

Därtill välkomnar Svensk Sjöfart att LÅFF 3 kap. § 4 ändras för att även inkludera att driften, i tillägg till utformningen, av mottagningsanordningar inte ska orsaka fartyg onödig försening.

Godkännande av avfallshanteringsplaner

Vi har erfarenhet av bristande tillsyn och oklara konsekvenser där hamnar utvecklat, tillämpat och tolkat deras egna avfallshanteringsplaner på ett för fartyg ofördelaktigt sätt vilket medfört diverse svårigheter och tvister. Svensk Sjöfart tillstyrker därför förslaget att avfallshanteringsplaner för hamnar andra än fritidsbåtshamnar ska upprättas i samråd med bland annat hamnanvändare samt att de ska vara godkända av Transportstyrelsen. Den föreslagna ändringen lyfter dock inte lika tydligt som direktivet vikten av att mottagningsanordningarna faktiskt är anpassade till de behov som fartygen som anlöper hamnarna har. Detta med att avgöra vad som är adekvat tid ska ju även sättas i relation till ett alltmer svårbemästrat regelverk kring vilotider och annat, där fartygen kan leva med helt andra krav än vad det finns kunskap om hos de som driver hamnar, varför samråd med branschen är av yttersta vikt.

Undantag

För fartyg i reguljär trafik/fast rutter är det av yttersta vikt att man kan erhålla undantag från plikten att lämna avfall vid varje anlop och i varje hamn. Beaktat att detta undantag fortsatt kan tillämpas har fartygen möjlighet att anpassa sig så att det blir så optimalt som möjligt. Detta undantag och förutsättningarna för att få dessa nämns tydligt i direktivets artikel 9 (vilket ger ett permanent undantag som undantar fartyget från den administration som skulle bli fallet om undantag enligt 7.4 enbart skulle medges), men framgår inte på samma tydliga sätt av föreslagen lagstiftningsändring.

Administrativa krav

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget på krav på att mottagningsanordningar är skyldiga att lämna kvitto på mottaget avfall och att dessa därefter skall sparas ombord. Vi ser med fördel på att dessa tillåts utfärdas, samt lagras, elektroniskt. Beträffande föransmälan och kvittot i allmänhet så upplevs valet av kubikmeter som enhet för avfall ofta som oprecist och det borde gå att välja andra enheter som exempelvis kilo.

Sanktionsavgifter

För att säkerställa efterlevnad av direktivet kräver direktivet att medlemsstaten inför sanktioner som ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Promemorian föreslår att sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av skyldigheten att;

- ha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg,
- ha anordningar för mottagning av avfall från fartyg,
- anmäla det avfall som ska lämnas i hamn,
- lämna avfall från fartyget i hamn,
- lämna kvitto på mottaget avfall,
- rapportera uppgifterna på kvittot, och
- spara uppgifterna från förhandsanmälan eller kvittot ombord.

Överlag anser Svensk Sjöfart att sanktionerna för fartygen är oproportionerligt höga för fartygen jämfört med brister på hamnsidan. Exempelvis kan ett fartyg som inte lämnar avfall i hamn påföras en sanktionsavgift om 50 000 SEK vilket är samma belopp som en hamn får påfört i sanktionsavgift om man inte har en godkänd avfallshanteringsplan och i det fall att en hamn inte har anordningar för mottagning av avfall överhuvudtaget påförs en sanktionsavgift om 135 000 vilket förefaller väldigt lite i sammanhanget med tanke på att skälet till revideringen av direktivet föranletts av bristfälliga mottagningsanordningar i hamn.

Svensk Sjöfart vill därför se en justering av de föreslagna sanktionsavgifterna för att säkerställa att det för en hamn inte är ekonomiskt fördelaktigt att undlåta efterlevnad av direktivet.

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson

Miljö- och Klimatansvarig

Föreningen Svensk Sjöfart