Havsmiljöinstitutet

Datum 2026-10-26
Dnr:23/26

Havsmiljöinstitutet
Kajsa Tönnesson
Föreståndare
Box 260
SE 405 30 Göteborg
Tel +46 766181259
kajsa.tonnesson@havsmiljoinstitutet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
E-post: li.remissvar@regeringskansliet.se, li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Dnr: LI2026/01284

Remissyttrande: Genomförande av det reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg, Dnr LI2026/01284

Havsmiljöinstitutet lämnar härmed synpunkter på promemorian från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet gällande *Genomförande av det reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg*, Dnr LI2026/01284. Havsmiljöinstitutet svarar med övergripande och specifika synpunkter om innehållet i promemorian som har remitterats med deadline 30 oktober 2026.

Sammanfattning av Havsmiljöinstitutets synpunkter avseende promemorian:

- Havsmiljöinstitutet tillstyrker att en utvidgad vattenföroreningsavgift ska omfatta utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk, skadliga ämnen i förpackad form, toalettavfall, fast avfall och restprodukter från avgasreningssystem. Havsmiljöinstitutet rekommenderar att sådana utsläpp i skyddade marina Natura 2000-områden i ekonomisk zon bör anses vara särskilt försvårande vid bedömning av uttag av vattenföroreningsavgift.
- Havsmiljöinstitutet påpekar att texten i promemorian kan tolkas som att inga utsläpp av skadliga flytande ämnen är tillåtna. Detta stämmer dock inte då utsläpp av skadliga flytande ämnen transporterade i bulk fortsatt kommer att släppas ut via tankrengöringsoperationer till havs.
- Havsmiljöinstitutet avstyrker ståndpunkten i promemorian att kostnadsökningarna för Kustbevakningen ska rymmas inom befintliga anslagsramar, då Kustbevakningens övervakning och kapacitet till yt- och volym-uppskattning av utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk bör stärkas.
- Havsmiljöinstitutet tillstyrker de delar av förbudet mot utsläpp från avgasreningssystem som ger en strängare tillämpning än Europaparlamentets direktiv 2024/3101/EU.
- Havsmiljöinstitutet påpekar att ett alternativ till dyr och svårhanterlig övervakning av tankrengöringsutsläpp, och den förorening av svensk marin miljö som dessa utsläpp medför, är ett totalförbud för utsläpp av skadliga flytande ämnen.

Havsmiljöinstitutets synpunkter avseende promemorian:

Inom promemorian *Genomförande av det reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg* är utredarens uppdrag att lämna förslag till de lag- och förordningsändringar som krävs för att i svensk rätt genomföra dels samtliga bestämmelser i det reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg (2005/35/EU), dels artikel 3.2 punkt i) i det reviderade miljöbrottsdirektivet (2024/1203/EU). Havsmiljöinstitutets utgångspunkt är att förslaget främst syftar till att harmonisera svensk lag och förordningar med ovanstående direktiv, men att ett generellt syfte, i linje med ovanstående direktiv, även är att åstadkomma minskningar av utsläpp av skadliga ämnen inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

Havsmiljöinstitutet tillstyrker promemorians förslag att vattenföroreningsavgiften ska utvidgas från att endast gälla utsläpp av olja till att även omfatta utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk, skadliga ämnen i förpackad form, toalettavfall, fast avfall och restprodukter från avgasreningssystem. Denna förändring är önskvärd och nödvändig för att minska belastningen på den marina miljön.

Utsläpp av skadliga kemikalier som är tillåtna enligt MARPOL Annex II är inte förenliga med förpliktelsen att EU:s medlemsstater ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att Natura 2000-områdenas bevarandemål uppfylls enligt fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet. Utsläpp av skadliga kemikalier i av EU skyddade marina Natura 2000-områden i ekonomisk zon bör därför anses vara särskilt försvårande vid bedömning av uttag av vattenföroreningsavgift.

Havsmiljöinstitutet påpekar även att texten i promemorian kan tolkas som att inga utsläpp av skadliga flytande ämnen är tillåtna (se t.ex. andra stycket under punkten 3.1). Som beskrivs nedan stämmer det inte med verkligheten.

Utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk från kemikalietankfartyg och kombinerade kemikalie- och produkttankfartyg, dvs. utsläpp av ämnen som är definierade i MARPOL Annex II och i IBC-koden är under vissa förutsättningar tillåtna enligt MARPOL:s regelverk vid tankrengöring. Vid transport av skadliga flytande ämnen i bulk krävs i de allra flesta fall, på grund av säkerhetsmässiga och kommersiella skäl, att en tankrengöring görs mellan det att ett skadligt flytande ämne lossats och att ett annat skadligt flytande ämne lastas i samma tank.

För särskilt skadliga flytande ämnen, kategoriserade som X-kemikalier, och för de ämnen som kategoriseras som Y-kemikalier och som även definieras som trögflytande, stelnande eller permanent flytande (på vatten), krävs en tankrengöring i hamnen (en prewash / förtvätt) och att spolvattnet lämnas till en hamnmottagningsanläggning innan fartyget får lämna lossningshamnen. För andra skadliga flytande ämnen, dvs. för Y-kemikalier som inte definieras som trögflytande, stelnande eller permanent flytande och för Z-kemikalier, krävs att lossning av last skett enligt viss beslutad procedur men inte att en prewash genomförs efter lossning av last.

Den slutgiltiga tankrengöringen genomförs därefter till havs. Enligt Marpol, Annex II, regulation 13 är utsläpp av tvättvatten från sådan tankrengöring tillåtna 12 nautiska mil utanför kusten om detta sker under gång med minst 7 knops fart, under vattenlinjen och i områden med minst 25 meters djup. Denna rengöring görs både av tankar som tidigare genomgått en prewash och av tankar som inte har genomgått prewash. Detta innebär att

skadliga flytande ämnen (X- Y- och Z-kemikalier) och de rengöringsmedel som används vid prewash släpps ut i havet.

Det är dessutom väl känt att proceduren prewash inte alltid är så effektiv som den är avsedd att vara. Det är också väl känt att lossning av skadliga flytande ämnen som inte kräver prewash kan vara ofullständig, vilket t.ex. kan innebära att stora mängder av det fraktade ämnet finns kvar på tankarnas väggar efter tömning. Ineffektiv prewash och ofullständig tömning av tankar leder till att mängden skadliga flytande ämnen som senare spolas ut i havet kan vara betydligt större än de gränsvärden som anges i MARPOL:s regelverk.

Regleringen av tankrengöringsoperationer kommer inte att ändras med de föreslagna ändringarna i promemorian, vilket innebär att utsläpp av skadliga flytande ämnen fortsatt kommer att ske.

Avseende kostnadsökningarna för Kustbevakningen och att dessa ska rymmas inom befintliga anslagsramar, så som promemorian förutser, har Havsmiljöinstitutet ytterligare kommentarer.

Av de utsläpp av skadliga ämnen som Kustbevakningen konstaterade under 2025 består 42% (52 stycken) av andra skadliga ämnen än mineralolja (Kustbevakningen, 2026). Eftersom det är näst intill omöjligt att från flyg beräkna volymen av olika typer av utsläppta skadliga flytande ämnen till havs, dvs. av ämnen som inte är petroleumoljor, blir det i praktiken omöjligt att ta ut en vattenföroreningsavgift från kemikalietankfartyg så länge som gränsvärden för olagliga utsläpp enbart sätts som volymmått. De i MARPOL Annex II givna gränsvärdena för utsläpp av skadliga flytande ämnen i svensk ekonomisk zon kan behöva kompletteras med ytmått anpassade för de kemikalier som transporteras i stora volymer. Havsmiljöinstitutet är, tillsammans med forskare från Chalmers tekniska högskola, i dialog med Kustbevakningen kring denna fråga och diskuterar möjligheter att utveckla metodik för att identifiera utsläpp av kemikalier. Men att korrekt uppskatta volymen av utsläpp av alla typer av skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk är inte tekniskt möjligt.

Om Kustbevakningens hantering av tankrengöringsutsläpp inte blir konsekvent kan rättssäkerheten för redare riskeras. Det kan uppstå situationer där man hellre friar än fäller i mål om överträdelse av utsläppsförbudet.

Om ändringen av LÅFF och FÅFF ska åstadkomma en minskning av olagliga utsläpp av skadliga flytande ämnen i bulk bör Kustbevakningens övervakning och kapacitet till yt- och volym-uppskattning stärkas. Havsmiljöinstitutet avstyrker därför förslaget att förändringarna kan rymmas inom befintliga anslagsramar.

Havsmiljöinstitutet påpekar att ett alternativ till dyr och svårhanterlig övervakning av tankrengöringsutsläpp, och den förorening av svensk marin miljö som dessa utsläpp medför, är ett totalförbud för utsläpp av skadliga flytande ämnen. Detta alternativ skulle kunna gälla Östersjön som redan är ett specialområde för de andra annexen i Marpol. Ett sådant förbud skulle minska miljöbelastningen jämfört med den nuvarande situationen där tankrengöring och associerade utsläpp kan genomföras enligt Marpol Annex II.Det skulle också förenkla hanteringen av vattenföroreningsavgiften vid utsläpp. Det är dessutom helt i linje med vad som uttrycks i HELCOMs Baltic Sea Action Plan (HELCOM, 2021).

Havsmiljöinstitutet

Datum 2026-10-26
Dnr:23/26

Havsmiljöinstitutet tillstyrker de delar av förbudet mot utsläpp från avgasreningssystem som ger en strängare tillämpning än Europaparlamentets direktiv 2024/3101/EU (27 november 2024).

I arbetet med att bereda detta remissvar har medlemmar från Havsmiljöinstitutets sjöfartsgrupp deltagit; Martin Eriksson (Havsmiljöinstitutet), Eva-Lotta Sundblad (Havsmiljöinstitutet), Kjell Larsson (Sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitet) och Ida-Maja Hassellöv (Chalmers tekniska högskola). Remissvaret har beslutats av Havsmiljöinstitutets ledningsgrupp.

Detta remissvar är utöver eventuella egna svar från de lärosäten som bidragit.



Kajsa Tönnesson
Föreståndare för Havsmiljöinstitutet

REFERENSER:

HELCOM (2021). Baltic Sea Action Plan 2021 update. https://helcom.fi/wp-content/uploads/2021/10/Baltic-Sea-Action-Plan-2021-update.pdf
Kustbevakningen (2026). Årsredovisning 2025. Diarienummer 2025–2489. https://www.kustbevakningen.se/globalassets/documents-new/om-oss/vart-uppdrag/arsredovisningar/kustbevakningens-arsredovisning-2025.pdf

BILAGA