TRANSPORTFÖRETAGEN

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-10-28 *Ref* LI2026/01284

Sveriges Hamnars remissvar om genomförande av det reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg

Sveriges Hamnar är ett av sju förbund inom Transportföretagen, transportnäringens bransch- och arbetsgivarorganisation. Förbundet företräder cirka 60 medlemsföretag med omkring 4 000 anställda – varav en betydande andel består av kommunalt ägda hamnbolag. Bland medlemmarna finns såväl hamnägare som operatörer och andra företag som verkar inom och i anslutning till svenska hamnar.

Sammanfattning

Sveriges Hamnar noterar en väsentlig brist i promemorians konsekvensanalys. Förslaget innebär skärpta regler och sanktioner mot utsläpp från fartyg, men konsekvenserna av att avfallet i stället behöver tas om hand i hamn och vidare på land analyseras inte i tillräcklig utsträckning.

Promemorian uppmärksammar att skärpta sanktioner kan leda till att mer avfall lämnas i hamn och att detta också ökar behovet av borttransport. Analysen stannar dock i huvudsak vid detta konstaterande. Det utreds inte närmare hur hamnarnas mottagningskapacitet ska säkerställas, vilka ytterligare avfallsvolymer som kan behöva hanteras eller vilka investeringar och löpande kostnader som kan uppstå för hamnar och kommuner.

Det avfall som lämnas i en hamn stannar inte där. Efter mottagning och eventuell lagring behöver det transporteras vidare för fortsatt hantering eller behandling. Förslaget behöver därför analyseras utifrån hela avfallskedjan – från fartygets avlämning till mottagning, lagring, borttransport och fortsatt behandling.

Sveriges Hamnar anser att konsekvensanalysen behöver kompletteras innan de nya reglerna träder i kraft. Det behöver klarläggas vilken ytterligare kapacitet som krävs, vilka kostnader som kan uppstå, vem som ansvarar för dem och hur de ska finansieras.

Sveriges Hamnar delar ambitionen att minska otillåtna utsläpp från fartyg. För att regleringen ska fungera i praktiken måste skärpta krav till sjöss följas av tillräcklig kapacitet och en fungerande och finansierad mottagningskedja i land.

Hela avfallskedjan behöver omfattas av konsekvensanalysen

Förslaget innebär bland annat att vattenföroreningsavgiften utvidgas från utsläpp av olja till flera andra typer av utsläpp, däribland skadliga ämnen i förpackad form, toalettavfall, fast avfall och rester från system för avgasrening.

Skärpta regler och sanktioner mot utsläpp till sjöss innebär att mer avfall kan behöva lämnas i hamn. Det ställer krav på att det finns en fungerande mottagningskedja i land.

I promemorians konsekvensanalys uppmärksammas att det, när sanktionerna skärps, måste säkerställas att hamnarna har möjlighet att ta emot avfall. Det konstateras också att behovet av mottagningsanordningar i hamnarna diskuterades redan när vattenföroreningsavgiften infördes och att skärpta sanktioner kan förväntas leda till ökad efterfrågan på att lämna avfall i hamn.

Sveriges Hamnar anser att promemorian inte tar denna analys tillräckligt långt. Det framgår inte hur hamnarnas möjlighet att ta emot ökade eller förändrade avfallsflöden ska säkerställas, om den befintliga kapaciteten är tillräcklig eller vilka anpassningar och investeringar som kan krävas.

Det är dessutom viktigt att se hela kedjan. Avfall som lämnas i hamn behöver efter mottagning och eventuell lagring transporteras vidare för fortsatt hantering eller behandling. Varje led kräver kapacitet och är förenat med kostnader.

Enligt 3 kap. 40 § avfallsförordningen (2020:614) ansvarar kommunen för borttransport från fartygens mottagningsanordningar av de avfallsslag som anges i bestämmelsen, bland annat toalettavfall och fast avfall. Vissa slag av barlast- och tankspolvatten är undantagna. Kommunens borttransportansvar behöver beaktas i den fortsatta analysen och samordnas med hamnarnas mottagningsskyldighet.

En särskild fråga gäller toalettavfall från fartyg. Hamnens skyldighet att kunna ta emot avfallet innebär inte att avfallet utan vidare kan föras till ett kommunalt avloppsreningsverk. Enligt 21 § lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster finns begränsningar för användningen av en allmän va-anläggning. Det kan därför uppstå behov av särskilda överenskommelser, förbehandling eller alternativa behandlingslösningar. Sveriges Hamnar efterfrågar ett klargörande av hur mottagning, kommunal borttransport och efterföljande behandling ska fungera tillsammans i praktiken, utan att ansvar eller kostnader oavsiktligt vältras över på hamnverksamheten.

Det saknas således en samlad analys av vad som händer med avfallet efter att det har lämnats från fartyget och vilka krav detta ställer på hamnar, kommuner och andra aktörer i avfallskedjan.

Kostnader och kapacitetsbehov behöver kvantifieras

Sveriges Hamnar anser att avsaknaden av en sådan analys är särskilt problematisk eftersom den nya regleringen kan medföra både investeringar och ökade löpande kostnader.

För hamnarna kan det exempelvis handla om nya eller anpassade mottagningsanordningar för särskilda avfallsfraktioner, behov av ytor och utrymmen för mellanlagring, avtal med avfallsentreprenörer samt kostnader för personal, administration, säkerhet och logistik. Beroende på verksamhetens art kan även anmälan eller tillstånd enligt miljöbalken aktualiseras. Konsekvenserna varierar mellan hamnar beroende på trafik, fartygstyper, avfallsvolymer och befintlig infrastruktur.

För kommunerna kan ökade avfallsvolymer innebära större behov av borttransport och fortsatt avfallshantering. Det är därför viktigt att kommuner, hamnar och berörda avfallsaktörer i god tid samordnar planering och kapacitet.

Promemorian kvantifierar inte hur stora de ökade avfallsvolymerna kan bli, vilken ytterligare mottagnings-, lagrings- och transportkapacitet som kan behövas eller vilka investeringar och löpande merkostnader som kan uppstå.

Att kostnaderna i nuläget inte kan anges exakt innebär inte att de kan lämnas utanför konsekvensanalysen. Tvärtom bör osäkerheten vara ett skäl för att närmare utreda konsekvenserna innan reglerna träder i kraft.

Konsekvensanalysen bör också belysa eventuella behov av miljöprövning och ledtider för anpassning av mottagningsanläggningar. Där så är möjligt bör befintliga anläggningar och gemensamma eller regionala lösningar användas före nyinvesteringar.

Sveriges Hamnar anser därför att regeringen bör komplettera konsekvensanalysen med en kartläggning av förväntade avfallsflöden och befintlig kapacitet samt, så långt det är möjligt, kvantifiera de investeringar och löpande merkostnader som förslaget kan medföra för hamnar och kommuner.

Finansiering och ansvar behöver klarläggas

Promemorian saknar också en tillräcklig analys av hur de merkostnader som kan följa av förslaget ska finansieras.

Om skärpta regler leder till att mer avfall behöver tas om hand i land behöver kostnadsansvaret och förutsättningarna för finansiering vara tydliga. Hamnar och kommuner behöver kunna planera för eventuella nya kapacitetsbehov och merkostnader utan att förutsättningarna för konkurrenskraftiga och effektiva hamntjänster försämras.

Utgångspunkten bör vara att den som ger upphov till avfallet också bär kostnaden för en säker och miljömässigt korrekt hantering. Regeringen behöver därför analysera i vilken utsträckning de kostnader som uppstår kan täckas inom befintliga avgifts- och finansieringssystem.

Regeringen bör därför analysera i vilken utsträckning merkostnader kan täckas inom befintliga avgifts- och finansieringssystem. Om betydande investeringar inte kan finansieras på detta sätt bör även andra lämpliga finansieringslösningar bedömas, med hänsyn till konkurrensneutralitet och kostnadseffektivitet.

Det bör samtidigt finnas utrymme för kostnadseffektiva lösningar. Det bör exempelvis inte förutsättas att varje hamn behöver bygga upp samma mottagningskapacitet för samtliga typer av avfall. Regionala eller gemensamma lösningar mellan hamnar, kommuner och avfallsaktörer bör kunna användas där detta är miljömässigt, praktiskt och ekonomiskt lämpligt.

Sveriges Hamnars förslag

Sveriges Hamnar anser att regeringen före ikraftträdandet bör:

1. komplettera konsekvensanalysen så att hela kedjan från fartygets avlämning av avfall till mottagning, lagring, borttransport och fortsatt behandling omfattas,

2. uppskatta vilka ytterligare avfallsvolymer och avfallsfraktioner som kan komma att behöva tas om hand i svenska hamnar,

3. bedöma behov av mellanlagringsytor, avfallsentreprenörer och eventuella miljötillstånd samt de ledtider som följer av detta,

4. analysera praktiska lösningar för toalettavfall när mottagning i kommunala VA-anläggningar inte är möjlig eller kräver särskilda villkor,

5. kartlägga befintlig mottagnings-, lagrings- och transportkapacitet och identifiera var ytterligare kapacitet behövs,

6. så långt det är möjligt kvantifiera de investeringar och löpande merkostnader som förslaget kan medföra för hamnar och kommuner,

7. tydliggöra ansvarsfördelningen mellan fartyg, hamnar, kommuner och andra aktörer, inklusive kommunens ansvar för borttransport enligt 3 kap. 40 § avfallsförordningen och förutsättningarna för efterföljande behandling,

8. redovisa hur de merkostnader som följer av regleringen ska finansieras och säkerställa förutsättningar för kostnadstäckning,

9. bedöma behovet av kompletterande finansieringslösningar om betydande merkostnader inte kan täckas inom befintliga system, samt

10. säkerställa att berörda aktörer får tillräcklig tid för nödvändiga investeringar och andra anpassningar.

Sveriges Hamnar delar ambitionen att minska utsläppen från fartyg. Men en reglering som innebär att mer avfall behöver tas om hand i land måste också ta höjd för vad som händer med avfallet efter att det har lämnat fartyget.

Promemorian identifierar delar av denna konsekvens men fullföljer inte analysen. Kapacitet, kostnader, ansvar och finansiering för hela avfallskedjan behöver därför klarläggas innan de nya reglerna träder i kraft.

Med vänlig hälsning

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Monika Przedpelska Öström / Branschchef Sveriges hamnar /Transportföretagen