

Kajsa Tönnesson  
Chef Havsmiljöinstitutet  
Box 260  
SE-405 30 Göteborg  
Tel +46 31 7861259  
kajsa.tonnesson@havsmiljoiinstitutet.se

2022-03-21, Dnr 16/22

**Infrastrukturdepartementet**  
i.remissvar@regeringskansliet  
i.transport.remissvar@regeringskansliet

## **Remiss gällande Promemorian Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg, diarienumr I2021/02803.**

Havsmiljöinstitutet lämnar här tillsammans med Göteborgs universitet synpunkter på förslag till hur Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg ska genomföras i lag och förordning.

Havsmiljöinstitutet är ett samarbete mellan Göteborgs universitet, Stockholms universitet, Umeå universitet, Sveriges lantbruksuniversitet och Linnéuniversitetet. Detta remissvar är framtaget gemensamt av Havsmiljöinstitutet och Göteborgs universitet. I övrigt är de synpunkter som här lämnas utöver synpunkter som ev. har lämnats av övriga universitet.

Havsmiljöinstitutet vill börja med att välkomna att reglerna ses över så att det finns aktuella förutsättningar som kan stödja en hållbar sjöfart och bättre havsmiljö. Havsmiljöinstitutet anser att förslaget är lämpligt för att genomföra direktivet. Vi framför dock här fyra synpunkter på förslaget avseende hantering av fartyg och två synpunkter avseende förslagen som rör fritidsbåtars hamnar.

### **Om förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF):**

**1 kap § 2.** Det är en positiv utveckling att avfall från fartyg enligt remissförslaget ska betraktas som avfall i enlighet med hur det görs i 15 kap 1§ i miljöbalken för att säkerställa att avfallet från fartyg hanteras i enlighet med den svenska avfallsregleringen. Men i författningsförslagen saknas en klar definition av avfall från fartyg. Vi rekommenderar att följande definition av avfall från fartyg införs utifrån direktivet 2019/883:

”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 Marpolkonventionen, samt passivt uppfiskat avfall” (artikel 2.3 i direktivet 2019/883).

Lagstiftningen i Europa om mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg har inte varit helt effektiv på grund av bristande överensstämmelse inom det ramverk som utgör Marpol-

konventionen.<sup>1</sup> Därför är en harmonisering av termer och språk viktig för att undvika olika tolkningar som kan ge negativ påverkan för fartyg som normalt använder mottagningsanordningar.

**3 kap § 7** innehåller förslag som beskriver adekvata mottagningsanordningar för att de fartyg som använder anordningarna inte ska orsakas onödig försening. Det motsvarar direktivets artikel 4.1. Men förslaget är inte tillräckligt för ett korrekt genomförande av både artikel 4.1 och 4.2 a och b i direktivet 2019/883. Havsmiljöinstitutet rekommenderar därför att 3 kap § 7 bör kompletteras. De som svarar för mottagningsanordningar ska också se att dessa möjliggör hantering av avfall på ett miljömässigt hållbart sätt.

**Enligt 3 kap § 8 (1) föreslås:**

"Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att

1. från fartyg lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning"

För att säkerställa språkharmonisering bör man undvika frasen "avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen." I stället bör 3 kap § 8(1) referera till avfall från fartyg.

**Om lastrester:**

Sid 22. Det tidigare direktivet 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester gjorde en uppdelning mellan å ena sidan fartygsgenererat avfall och å andra sidan lastrester. I det nuvarande direktivet 2019/883 finns inte längre den uppdelningen. Enligt artikel 2.3 i direktivet 2019/883 betraktas även lastrester som "avfall från fartyg". Remissförslaget tog bort skyldighet att lämna lastrester från 3 kap §12 i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF). Havsmiljöinstitutet bedömer att det är en positiv ändring eftersom lastrester ingår i begreppet avfall från fartyg.

Begreppet lastrester är dock fortfarande ett viktigt koncept i genomförandet av kostnadstäckningssystemet som fastställs i artikel 8 i direktivet 2019/883. Skillnaden mellan avfall och lastrester utgör en av de viktigaste bestämmelserna om hur en avgift för mottagning av avfall ska utformas. Generellt sett täcks avfall från fartyg genom en indirekt avgift medan lastrester täcks genom en direkt avgift.

3 kap § 4 i LÅFF innehåller följande förslag:

"Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för hamnar att ta ut avgift för mottagning av avfall från fartyg."

---

<sup>1</sup> Gabriela Argüello, *Marine Pollution, Shipping Waste and International Law*, Routledge Research in International Environmental Law, (Great Britain: Routledge, 2019), avsnitt 8.

Sid 47. Havsmiljöinstitutet föreslår att 3 kap § 4 i LÅFF bör vara tydligare avseende bestämmelser om hur en avgift för mottagning av avfall ska utformas. Området är komplicerat men förslaget är numera uttryckt i alltför generella termer. Vi föreslår att tre viktiga principer bör lyftas fram tydligare;

- för avfall från fartyg betalas en indirekt avgift och för lastrester betalas en direkt avgift
- om fartyg lämnar en ovanligt stor mängd avfall kan ytterligare direkt avgift tas ut
- ”gröna” fartyg, som har eget hållbart system för avfallshantering ombord och kan bevisa att de lämna mindre mängder avfall, kan få nedsatt indirekt avgift.

### **Det finns två huvudsakliga områden rörande fritidsbåtshamnars mottagning av avfall som Havsmiljöinstitutet lämnar synpunkter på:**

#### **Avsnitt 4.7.3. Tillsynen över fritidsbåtshamnar flyttas till kommunerna**

Då kommunen redan har tillsynsansvar över denna typ av verksamhet enligt Miljöbalken instämmer Havsmiljöinstitutet med förslaget om att kommunen även bör bära tillsynsansvar för mottagning av avfall i fritidsbåtshamnar.

Förslagets ambitioner tyder emellertid på att man överskattar omfattningen av den tillsyn som i dagsläget bedrivs av kommuner enligt Miljöbalken. Havsmiljöinstitutet genomförde år 2021 en inventering av fritidsbåtshamnar i Sverige.<sup>2</sup> Inventeringen bestod av en webbaserad kartläggning av hamnar omnämnda i exempelvis Svenska Båtunionens och Riksföreningen Gästhamnar Sveriges medlemslistor, webbaserade kartverktyg (ex. Eniro, Transportstyrelsen ”Hamnkarta”), länsstyrelsernas diariéer över anmälningar om vattenverksamhet samt på kommunernas hemsidor. Därefter ombads miljöinspektörer i landets alla kommuner att lista samtliga fritidsbåtshamnar inom kommungränserna. Definitionen av ”fritidsbåtshamn” som användes var relativt överensstämmande med propositionens definition och inventeringen resulterade i att 2 654 fritidsbåtshamnar identifierades. Miljöinspektörer i mer än en tredjedel av kommunerna utelämnade emellertid en eller flera fritidsbåtshamnar som identifierats genom den webbaserade kartläggningen, totalt 449 hamnverksamheter. Förklaringarna som uppgavs var att kommunerna inte haft tillräckliga resurser att inventera och bedriva regelbunden tillsyn. Kommunerna visste således inte om att verksamheterna existerade. Havsmiljöinstitutet menar följaktligen att bedömningen av kommunernas tillsynsförmåga i avsnitt 4.7.3 stycke 3 är överskattad.

För att tillsynsprocessen ska fungera i enlighet med förslaget är det av största vikt att kommunerna har bättre vetskap om vilka verksamheter som finns och omfattas av regelverket. Havsmiljöinstitutet betonar att det av denna anledning krävs ett hamnregister och stöttar därmed förslaget i avsnitt 4.8 om att ett sådant upprättas på nationell nivå. Havsmiljöinstitutet

---

<sup>2</sup> Sjöholm, J., Eriander, L., Wrangé, A-L., Sköld, S., Feldtmann, M., Harrie, P., Lundström, H. och Robijn, A. (2021). Eko Marina III – Inventering, kartläggning och miljömärkning av Sveriges fritidsbåtshamnar. Havsmiljöinstitutet. Rapport nummer 2021:6

rekommenderar att lydelsen i förslaget för 9 kap § 19 stycke 1 (1980:789) skärps enligt följande:

”Transportstyrelsen ska föra ett register över hamnar som omfattas av kraven på att ha mottagningsanordningar för avfall från fartyg enligt 3 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening”

För att uppnå ändamålet och underlätta Transportstyrelsens registerföring föreslås att fritidsbåtshamnar blir anmälningspliktiga.

#### **Avsnitt 4.1.1. Definitionen av fritidsbåtshamn**

Förslaget innebär att en nedre gräns för antalet fritidsbåtplatser inte ska dras vid bedömning av vilka verksamheter som omfattas av regleringen (avsnitt 4.1.1. sista stycket) Havsmiljöinstitutet menar att en förutsättning för detta är att dels tillsynsmyndigheten, dels verksamheterna själva, har en god och enstämmig uppfattning om vad som ska anses utgöra en fritidsbåtshamn. I praktiken utgör därför frågan om vad som ska anses vara en ”mindre” anläggning en potentiell utmaning. Som exempel uppgav flertalet kommunala miljöinspektörer i ovan beskrivna inventering att det etablerats lokala storleksgränser för vad som anses vara en verksamhet omfattad av kommunalt tillsynsansvar i Miljöbalken. Gränsdragningarna varierade enligt miljöinspektörerna från >15 till >100 båtplatser. För att uppnå en harmoniserad hantering av avfall i fritidsbåtshamnar bör risken för denna typ av lokala gränsdragningar minimeras. Havsmiljöinstitutet föreslår att det i regleringen införs en nedre gräns för ett visst antal båtplatser.

Ärendet har beretts av personer i Havsmiljöinstitutets sjöfartsgrupp; Eva-Lotta Sundblad, Havsmiljöinstitutets kansli (sammanställande), Gabriela Arguello, Göteborgs universitet, samt Johanna Sjöholm, Göteborgs universitet.

I ärendet har Kajsa Tönnesson, chef för Havsmiljöinstitutet, samt Havsmiljöinstitutets ledningsgrupp beslutat. Havsmiljöinstitutet är ett samarbete mellan Göteborgs universitet, Stockholms universitet, Umeå universitet, Sveriges lantbruksuniversitet och Linnéuniversitetet.

Kajsa Tönnesson

Chef, Havsmiljöinstitutet