

## **Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:XX) om mottagning av avfall från fartyg – nytryck**

### **Transportstyrelsens förslag:**

De nuvarande föreskrifterna om mottagning av avfall från fartyg, Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2001:12) om mottagning av avfall från fartyg, upphävs och ersätts av nya föreskrifter.

Nytrycket innefattar följande ändringar:

- Att passivt uppfiskat avfall räknas som avfall från fartyg.
- Att fiskehamnar ska rapportera uppgifter om mottagen volym och kvantitet av passivt uppfiskat avfall.
- Att kostandstäckningssystemet ändras och no-special-fee tas bort.
- Att fartyg ska delges kvitto vid avfallsavlämning.
- Att information från avfallshanteringsplanerna ska offentliggöras.
- Att tidsintervallet för godkännande av avfallshanteringsplan utökas.
- Att det införs krav på fortlöpande samråd i avfallshanteringsplanen.
- Att begreppet adekvat ytterligare preciseras.
- Att det tydliggörs att varv ingår i hamnbegreppet.
- Att det tydliggörs för vilka avfallstyper en hamn ska ha mottagningsanordningar.
- Att det införs krav på åtgärder vid utsläpp under avlämning av alla avfallstyper.
- Att det införs krav på hamn att tillhandahålla slang för alla flytande avfallstyper.
- Att skyldigheten att underrätta Transportstyrelsen då avfall inte kunnat tas emot i hamn flyttas till hamnen.
- Att de uppgifter som ska ingå i en avfallshanteringsplan ändras och utökas.
- Att möjligheten att upprätta regionala avfallshanteringsplaner tas bort.

- Krav på årsrapportering och hamnars krav på att spara avfallsanmälan tas bort.

## 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

### 1.1 Införlivande av nya mottagningsdirektivet

EU:s direktiv om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg har ersatts med ett nytt direktiv<sup>1</sup>. I det följande benämns detta direktiv som mottagningsdirektivet. Anledningen till revideringen var bl.a. att det fanns behov av att harmonisera direktivet med de internationella bestämmelserna om förbud att släppa ut avfall från fartyg till havs i MARPOL<sup>2</sup> samt behov att ytterligare stärka regelverket för att komma åt problemet med marint skräp och öka den faktiska tillgången på mottagningsanordningar inom medlemsstaternas hamnar. Kommissionens konsekvensutredning<sup>3</sup> visade att en stor del av det marina skräpet som återfinns längs med Europas kuster kan härledas till fiske- och fritidsfartyg, så dessa fartyg samt fiske- och fritidsbåtshamnar har i högre grad inkluderats i det nya direktivet. Dessutom fanns behov av en enhetligare tillämpning av regelverket då medlemsstaterna tillämpat och tolkat det gamla direktivet på olika sätt bland annat vad gäller obligatorisk avlämning och möjligheten till undantag från avfallsavlämning för fartyg i reguljär trafik.

I många delar gäller bestämmelserna i det gamla mottagningsdirektivet oförändrade. De delar som har ändrats i det nya mottagningsdirektivet ska införlivas i svensk rätt i den mån inte direktivet ger medlemsstaterna möjlighet att själva välja om en bestämmelse ska gälla nationellt.

Jämfört med föregående direktiv så har kommissionen generellt sett ökat kraven på rapportering, både direkt av fartygen och medlemsstaternas inrapportering av uppgifter.

Förändringarna jämfört med det tidigare mottagningsdirektivet som berör hamnarnas avfallmottagning är bl.a. följande:

---

<sup>1</sup> EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG

<sup>2</sup> MARPOL – Internationell konvention för att förhindra förorening från fartyg

<sup>3</sup> COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on port reception facilities for the delivery of waste from ships, repealing Directive 2000/59/EC and amending Directive 2009/16/EC and Directive 2010/65/EU {COM(2018) 33 final} - {SWD(2018) 22 final}

- A. **Passivt uppfiskat avfall räknas som avfall från fartyg (artikel 2.3).**
- B. **Insamling av uppgifter om mottagen volym och kvantitet passivt uppfiskat avfall (artikel 8.7).**
- C. **Ändring av kostnadstäckningssystem inklusive införande av indirekt avgift (artikel 8.1-6).**
- D. **Införande av kvittokrav vid avfallsavlämning (artikel 7.2).**
- E. **Offentliggörande av information från avfallshanteringsplanerna (artikel 5.2).**
- F. **Utökning av tidsintervallet för godkännande av avfallshanteringsplan (artikel 5.4).**
- G. **Krav på fortlöpande samråd för avfallsanteringsplan (artikel 5.1).**
- H. **Begreppet adekvat preciseras ytterligare (artikel 4.2b).**

## 1.2 Frågor som inte är direktivrelaterade

Utöver det som måste införlivas enligt avsnitt 1.1 och som kommer från mottagningsdirektivet så har följande problem identifierats i de nuvarande föreskrifterna.

### **(1) Otydlighet om varv ingår i hamnbegreppet**

Nuvarande föreskrifter ska tillämpas på svenska hamnar *och varv*. Det verkar därmed som om varv anses vara något annat än en hamn, d.v.s. inte omfattas av hamnbegreppet. Transportstyrelsen saknar bemyndigande att föreskriva om att mottagningsanordningar ska finnas på andra platser än vad som anges i 3 kap. 5 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg, d.v.s. andra platser än hamnar. Om varv lämnas utanför hamnbegreppet så omfattas de heller inte av krav på att kunna ta emot annat avfall från fartyg än förorenat barlast- och tankspolvatten (se 3 kap. 5 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg).

### **(2) Otydlighet kring vilka avfallstyper en hamn ska ta emot**

Det har funnits vissa otydligheter om vilka avfallstyper en hamn ska ta emot och har en skyldighet att tillhandahålla mottagningsanordningar för. Detta riskerar att leda till en orättvis avfallsfördelning mellan hamnar och i värsta scenariot skulle det kunna leda till att avfall från fartyg släpps ut till haven.

### **(3) Endast oljehaltigt avfall omfattas av åtgärder då det kommer ut i vatten eller på land**

Problemet är att även andra typer av avfall än oljehaltigt avfall orsakar skador om det kommer ut i vatten eller på land.

**(4) Krav på hamnen att tillhandahålla slang omfattar endast oljehaltigt avfall och kemikalielastrest**

Problemet är att det finns fler avfallstyper, exempelvis toalettavfall och gråvatten som behöver pumpas iland. Det blir en otydlighet för fartygen som behöver lämna avfall som ska pumpas iland då avfallstypen inte omfattas av den nuvarande bestämmelsen.

**(5) Skyldigheten att underrätta Transportstyrelsen då avfall inte kunnat lämnas i hamn**

Problemet är att det är hamnen som har brustit i att ha erforderliga mottagningsanordningar men rapporteringsskyldigheten ligger i nuvarande bestämmelser på fartygen. Det blir en omotiverad extra administrativ börda för fartygen.

**(6) Uppgifter som ska finnas i avfallshanteringsplaner**

Nuvarande bestämmelser om uppgifterna i en avfallshanteringsplan innehåller inte all sådan information som skulle behövas för att tillsynsmyndigheten ska kunna bedöma om hamnen uppfyller sina skyldigheter att ha adekvata mottagningsanordningar. Om hamnen inte har tillräckliga mottagningsanordningar så skulle det i förlängningen kunna leda till att avfall släpps ut i havet. Dessutom saknar nuvarande bestämmelse krav på vilka uppgifter som behöver anges då en hamn har en gemensam plan med flera aktörer, vilket gör det svårt att få klarhet i om alla aktörer som är skyldiga att ha mottagningsanordningar verkligen har det.

**(7) Regionala avfallshanteringsplaner**

I nuvarande bestämmelser om planer finns en möjlighet för flera hamnar inom en region att ha en gemensam plan. Både det förra mottagningsdirektivet och det direktiv som nu ska införlivas innehåller en möjlighet att tillåta regionala planer om det krävs av effektivitetsskäl. Möjligheten att ha regionala avfallshanteringsplaner har visat sig vara svårhanterlig för tillsynsmyndigheten och bedöms inte heller krävas av effektivitetsskäl. Det kan inte anses vara någon större effektivisering för hamnar på olika platser att ha en gemensam regional plan eftersom innehållet i planen ändå måste specificeras för varje hamn.

**(8) Handels- och industrihamnars dokumentering och rapportering**

Nuvarande bestämmelse om att den som ansvarar för en mottagningsanordning ska spara förhandsanmälningar är inte i linje med bestämmelserna om förhandsanmälan som enligt TSFS 2010:96 ska göras till Maritime Single Window<sup>4</sup> (MSW) och inte direkt till den som ansvarar för en mottagningsanordning.

---

<sup>4</sup> Maritime Single Window (MSW) – Sveriges nationella system för rapporteringsformaliteter för fartyg

Vidare finns i SJÖFS 2001:12 en bestämmelse om att den som ansvarar för en mottagningsanordning årligen ska inkomma med en avfallsrapport till Transportstyrelsen med detaljerade uppgifter avseende avfallsmottagningen. I och med att uppgifter om avlämnade mängder utifrån i nya mottagningsdirektivet fortsättningsvis kan hämtas ur SafeSeaNet<sup>5</sup> (SSN) så blir det nuvarande kravet att hamnarna ska lämna avfallsrapporter till Transportstyrelsen onödigt.

#### **(9) Föreskrifterna ingår inte i Transportstyrelsens författningssamling**

Efter Transportstyrelsens bildande tilläts delar av Sjöfartsverkets författningssamling under en övergångsperiod utgöra en del av Transportstyrelsens författningssamling.

## **2. Vad ska uppnås?**

### **2.1 Införlivande av nya mottagningsdirektivet**

Huvudsyftet med detta föreskriftsarbete är att införliva ändringarna i mottagningsdirektivet i de delar som gäller hamnarnas avfallsmottagning. Nedan listas vad de föreslagna regeländringarna förväntas uppnå.

#### **(A) Passivt uppfiskat avfall räknas som avfall från fartyg (artikel 2.3)**

Avfall som samlas i nät under fiskeinsatser, s.k. passivt uppfiskat avfall, inkluderas i definitionen för avfall från fartyg. Genom inkluderingen ska passivt uppfiskat avfall tas emot i fiskehamnar och därigenom bidra till målet att minska mängden marint skräp i havet.

#### **(B) Insamling av uppgifter om mottagen volym och kvantitet passivt uppfiskat avfall (artikel 8.7)**

Ändringen syftar till att möjliggöra kontroll och uppföljning av att passivt uppfiskat avfall lämnas iland samt att öka kunskapen passivt uppfiskat avfall.

#### **(C) Ändring av kostnadstäckningssystem inklusive införande av indirekt avgift (artikel 8.1-5)**

Syftet med ändringen är att reglera avgiftsstrukturen på ett sätt som medför ökad harmonisering inom EU och att fast avfall enligt Marpolkonventionen bilaga V alltid ska kunna lämnas iland till en generell kostnad. Målet är att ta bort ekonomiska incitament för att inte lämna iland fast avfall, att säkerställa att fartyg som bedriver handel i närsjöfart inte missgynnas av avgiftsbestämmelserna och att fartyg som genererar mindre mängder avfall enligt uppställda kriterier får en reducerad avgift.

---

<sup>5</sup> SafeSeaNet – EUs informations-, övervaknings- och tillsynssystem enligt direktiv 2002/59/EG

**(D) Införande av kvittokrav vid avfallsavlämning (artikel 7.2)**

Det övergripande syftet med det nya kvittokravet är att öka kontrollen och i förlängningen ge medlemsländerna verktyg att kunna kontrollera så att reglerna följs genom att de fartyg som lämnar avfall ska kunna verifiera avfallsavlämningen genom att visa upp ett kvitto. Målsättningen är att minska mängden marint skräp i haven.

**(E) Offentliggörande av information från avfallshanteringsplanerna (artikel 5.2)**

Syftet är att se till att hamnanvändare kan ta del av information om hamnarnas avfallsmottagning. Informationen kan användas vid planering av avfallsavlämning.

**(F) Utökning av tidsintervallet för godkännande av avfallshanteringsplan (artikel 5.4)**

Syftet är att minska den administrativa bördan både för hamnarna och för medlemsstaterna som ska godkänna planerna.

**(G) Krav på fortlöpande samråd för avfallshanteringsplan (artikel 5.1)**

Syftet är att höja kvaliteten på avfallshanteringsplanerna samt därigenom i förlängningen se till att hamnarnas avfallsmottagning är anpassad till hamnanvändarnas behov.

**(H) Begreppet adekvat preciseras ytterligare (artikel 4.2.b)**

Syftet med ändringen är att undanröja eventuella krångliga formaliteter och praktiska arrangemang som skulle kunna orsaka onödiga dröjsmål för fartyg eller hindra avfallsavlämning.

## 2.2 Ändringar som inte är direktivsrelaterade

**(1) Otydlighet om varv ingår i hamnbegreppet**

Syftet är att klargöra att reparationsvarv ingår i begreppet hamn och ska omfattas av krav kopplade till avfallsmottagning från fartyg.

**(2) Otydlighet kring vilka avfallstyper en hamn ska ta emot**

Syftet är att underlätta tillämpningen genom att förtydliga vilka avfallstyper en hamn ska ta emot.

**(3) Endast oljehaltigt avfall omfattas av åtgärder då det kommer ut i vatten eller på land**

Målet är att skydda miljön genom att ställa krav på åtgärder oavsett avfallstyp.

**(4) Krav på hamnen att tillhandahålla slang omfattar endast oljehaltigt avfall och kemikalielastrester**

Målet är att den som ansvarar för en mottagningsanordning ska tillhandahålla slang för mottagande av alla avfallstyper som behöver pumpas iland.

**(5) Skyldighet att underrätta Transportstyrelsen då avfall inte kunnat lämnas i hamn**

Syftet är att flytta ansvaret att underrätta Transportstyrelsen till den som ansvarar för mottagningsanordningen eftersom det är denne som har brutit i sin skyldighet att tillhandahålla adekvata mottagningsanordningar.

**(6) Uppgifter som ska finnas i avfallshanteringsplaner**

Målet är att uppgifterna i avfallshanteringsplanen ska utgöra ett tillräckligt bedömningsunderlag för att avgöra om hamnen har adekvata mottagningsanordningar.

**(7) Regionala avfallshanteringsplaner**

Syftet är att ta bort möjligheten att ha regionala avfallshanteringsplaner för att komma tillrätta med problematiken gällande godkännande och tillsyn av hamnarnas avfallshanteringsplaner.

**(8) Handels- och industrihamnars dokumentering och rapportering**

Det som ska uppnås är att det onödiga kravet om årlig avfallsrapportering och felaktiga kravet att ansvariga för mottagningsanordningar ska spara förhandsanmälningar korrigeras.

**(9) Föreskrifterna ingår inte i Transportstyrelsens författningssamling**

Syftet är att genom ett nytryck besluta att föreskrifterna ska ingå i Transportstyrelsens författningssamling. Detta kommer inte att konsekvensutredas närmare.

**3. Vilka är lösningsalternativen?****3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om Transportstyrelsen inte uppdaterar sina föreskrifter om hamnars avfallsmottagning i enlighet med mottagningsdirektivet i de delar där det saknas handlingsutrymme, fullgör inte Sverige sitt åtagande som EU-medlemsstat att införliva gällande direktiv i svensk rätt. Det skulle kunna leda till att ett överträdelseförfarande inleds mot Sverige.

Vidare skulle effekten av att inte införliva mottagningsdirektivet vara att kraven på hamnarnas avfallsmottagning inte skulle vara harmoniserade med övriga medlemsstater.

Vad gäller (D) finns det handlingsutrymme att behålla nuvarande generella avgiftssystem avseende sludge<sup>6</sup>, oljehaltigt länsvatten och toalettavfall, men effekten skulle vara att de problem med ”waste-shopping” som många svenska hamnar har påpekat, skulle fortsätta.

---

<sup>6</sup> Sludge – avfall i form av oljerester som genereras av fartygets drift och uppkommer i fartygets maskinrum

Avseende (G) finns det handlingsutrymme att behålla nuvarande giltighetstid för avfallshanteringsplaner på tre år. Effekten av att inte ändra i enlighet med den giltighetstid som direktivet medger är att den administrativa bördan kommer att vara densamma som idag, istället för att minska, både för dem som ska upprätta avfallshanteringsplaner och för tillsynsmyndigheterna.

Effekten av att inte göra något i fråga om övriga identifierade problem som inte är direktivsrelaterade skulle vara att de otydligheter som råder vad gäller (1) och (2) består. Vad gäller (3) och (4) så fortsätter det i sådana fall som idag, d.v.s. att inte alla avfallstyper regleras då avfall vid avlämning kommer ut i havet eller på land, och att det bara anges krav på tillhandahållande av slang vid avlämning av oljehaltigt tankspolvatten och kemikalielastrest.

För (5) är effekten av att inte göra något att tillsynsmyndigheten riskerar att inte nås av uppgifter om mottagningsanordningar som inte fungerar som de ska och inte kan ta emot de mängder som krävs. För (6) är effekten av att inte ändra i kraven, att tillsynsmyndigheten inte har tillräckliga uppgifter för att avgöra om hamnarnas mottagningsanordningar är adekvata. Vad gäller (7) och (8) blir effekten av att inte göra någonting att problemen kvarstår.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

De delar av direktivet som är bindande för medlemsstaterna, dvs medlemsstaterna saknar handlingsutrymme, måste införlivas genom bindande föreskrifter. I dessa fall finns inte något alternativ som inte innebär reglering.

Även vad gäller de identifierade problemen i (1) och (3)-(6), bedöms att det inte finns något alternativ som omhändertar problemen som inte medför reglering. För (2) skulle det vara möjligt att lösa problematiken genom en skriftlig vägledning riktad till dem som ansvarar för att ha mottagningsanordningar/hamnar.

### 3.3 Regleringsalternativ

Bestämmelser om hamnarnas mottagning av avfall från fartyg regleras i svensk rätt i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg samt i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2001:12) om mottagning av avfall från fartyg.

Vi ser endast ett alternativ till att införliva mottagningsdirektivet i de delar där myndigheten har bemyndigande för (A)-(H), och det är genom att göra ett nytryck av SJÖFS 2001:12 så att föreskrifterna överensstämmer med



mottagningsdirektivet.<sup>7</sup> Även vad gäller övriga identifierade problem i (1)-(6) görs bedömningen att man kommer tillrätta med dem genom att införa ändringarna i nytrycket av SJÖFS 2001:12.

**(A) Passivt uppfiskat avfall räknas som avfall från fartyg (artikel 2.3)**

Att dels lägga till begreppet i den nya definitionen av avfall från fartyg och införa krav på fiskehamnar att ta emot passivt uppfiskat avfall är enda sättet att reglera detta på.

**(B) Insamling av uppgifter om mottagen volym och kvantitet passivt uppfiskat avfall (artikel 8.7)**

Transportstyrelsen ansvarar för att rapportera uppgifter om mottagen volym och kvantitet uppfiskat avfall till kommissionen i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/92<sup>8</sup>. Insamlingen av uppgifter ska baseras på en metod som innefattar undersökningar, administrativa eller andra källor, statistiska skattningsförfaranden eller en kombination av dessa<sup>9</sup>. Utifrån detta har vi identifierat två olika sätt att samla in uppgifterna till Transportstyrelsen; att fartygen rapporterar uppgifterna eller att hamnarna rapporterar uppgifterna.

Det första alternativet, att fartygen rapporterar uppgifterna till Transportstyrelsen förkastas av flera anledningar. Dels skulle antalet inrapporteringar bli talrika och kräva en stor administration hos Transportstyrelsen. Det förkastas dock främst för att fartyg med en bruttodräktighet under 300, vilket omfattar många fiskefartyg som kan antas ha passivt uppfiskat avfall, inte omfattas av andra krav på att ha koll på vilka avfallsmängder de har ombord, de behöver inte göra någon avfallsanmälan och när de anlöper en hamn behöver inte hamnen lämna avfallskvitton till sådana mindre fartyg. Med andra ord har dessa fartyg inte de detaljuppgifter som de i sådana fall skulle behöva rapportera, och vi bedömer att själva rapporteringskravet är orimligt då det medför ytterligare administrativa uppgifter för fartygen vilket skulle kunna leda till att dessa inte rapporterar in.

Att hamnarna åläggs att rapportera dessa uppgifter till Transportstyrelsen bedöms vara det alternativ som är enklast att genomföra med minsta ytterligare administrativa börda. Hamnarna har redan en organisation för att ta emot avfall och de har krav på sig att upprätta en avfallshanteringsplan.

---

<sup>7</sup> Bestämmelserna om fartygens avfallsavlämning finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Införlivandet av mottagningsdirektivet vad gäller fartygens avfallsavlämning och avfallsmottagning i fritidsbåtshamnar hanteras i separata föreskriftsarbeten.

<sup>8</sup> Genomförandeförordningen handlar om fastställande av kriterier för att fastställa att ett fartyg producerar mindre mängder avfall och hanterar sitt avfall på ett hållbart och miljövänligt sätt i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883

<sup>9</sup> Enligt Eurostats handbok om avfallsstatistik

För att rapporteringen ska fungera måste passivt uppfiskat avfall tas emot separat i fiskehamnar.

**(C) Ändring av kostnadstäckningssystem inklusive införandet av indirekt avgift (artikel 8.1-5)**

Kostnadssystemet måste regleras i föreskrifter för att uppfylla direktivet men det skulle vara möjligt att reglera på en mängd olika sätt, exempelvis genom att inte tillåta differentiering där direktivet ger den möjligheten, eller genom att närmare definiera vad som utgör ”drift inom närsjöfart”, eller genom att reglera hur stor avgiftssänkningen ska vara. Det valda regleringsalternativet är det som ligger närmast i linje med kostnadstäckningssystemet som anges i direktivet.

Vad gäller frågan om avgiftsuttaget ska vara tvingande eller inte så har alternativet att kräva att hamnarna tar ut avgift valts bort av flera anledningar. I många industrihamnar och till viss del även i fiskehamnar samt på varv tas ingen avfallsavgift ut av fartygen och dessa hamnar antas täcka sina avgifter på annat sätt i verksamheten. Det finns ingen indikation på att detta skulle kunna leda till att fartygen inte lämnar iland sitt avfall, snarare får det anses som positivt att fartygen kan lämna iland sitt avfall utan kostnad. Att kräva att dessa hamnar tar ut en avgift för mottagning av avfall antas medföra en onödig administrativ pålaga som inte heller har någon koppling till syftet med regleringen – att förhindra att avfall kommer ut i havet.

Slutligen finns som alternativ att välja en annan procentsats än de minst 30 procent av de totala direkta kostnaderna för faktisk avlämning som anges i direktivet. Exempelvis skulle vi kunna fortsätta tillämpa 100 procent generell avgift. Generell avgift innebär alltid en viss subventionering på så sätt att den som lämnar lite avfall får vara med och betala för dem som lämnar mycket. Vårt ställningstagande är att avgiftssystemet ska följa principen om att förorenaren ska betala. Därför bedöms det lämpligaste alternativet vara att införa direktivets minimum om 30 procent och tillåta att hamnarna tar ut en direkt avgift för resterande mängd.

**(D) Införande av kvittokrav vid avfallsavlämning (artikel 7.2)**

Enda alternativet för att uppnå syftet att införa krav på kvitto bedöms vara genom reglering. Direktivet anger att operatörer av mottagningsanordningar i hamn ska lämna kvitto vid avlämning av avfall. Det är enbart fartyg med en bruttodräktighet över 300 som har skyldighet att göra förhandsanmälan och som utifrån kvittouppgifterna ska rapportera avfallsmängderna i MSW, spara kvittot ombord, och som därefter kan bli föremål för fartygsinspektion. Så endera införs krav på att kvitto ska lämnas till alla fartyg eller så begränsas kravet till att endast fartyg som omfattas av krav på förhandsanmälan ska erhålla kvitto. Vi har valt det sista alternativet

eftersom det är mest rimligt och praktiskt tillämpligt utifrån den rapportering och tillsyn som ska ske.

Undantag att lämna kvitto till hamnar som är små och har obemannade mottagningsanordningar har införts i enlighet med direktivet och det bedöms inte finnas något regleringsalternativ.

Direktivet kräver att medlemsstaterna ska säkerställa en effektiv kontroll även över fartyg i reguljär linjetrafik som beviljats undantag från avfallsanmälan och avfallsavlämning och har ett avtalat arrangemang för avfallsavlämning. Det bedöms bara finnas ett regleringsalternativ för att uppnå detta och det är genom att införa krav på att utfärda kvitto riktat mot den som tar emot avfallet i ett sådant arrangemang.

Vad gäller kvittots innehåll så är det enda alternativet att införa direktivets bilaga 3 till de svenska föreskrifterna.

**(E) Offentliggörande av information från avfallshanteringsplanerna (artikel 5.2)**

Eftersom direktivet kräver att information om hamnarnas avfallsmottagning ska offentliggöras, dessutom på både svenska och i relevanta fall på engelska, bedömer vi att det enda alternativet för att införliva detta genom en bestämmelse i nytrycket. För att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra skyldigheten att rapportera information om svenska hamnar till EMSA:s system SafeSeaNet bedöms enda alternativet vara att införa en skyldighet för dem som ansvarar för mottagningsanordningar att lämna dessa uppgifter till oss.

**(F) Utökning av tidsintervallet för godkännande av avfallshanteringsplan (artikel 5.4)**

Direktivet anger ett handlingsutrymme eftersom godkännandet av planen för mottagning och hantering av avfall kan göras åtminstone vart femte år. Det finns två alternativ, antingen behålls det nuvarande intervallet om tre år eller så utökas det till maximalt fem år. Vi anser att alternativet som ger minskad administrativ börda för både hamnar och tillsynsmyndighet är att föredra och därför inför vi ett femårigt tidsintervall för godkännandet.

**(G) Krav på fortlöpande samråd för avfallshanteringsplan (artikel 5.1)**

Vi bedömer att det enda regleringsalternativet för att införa direktivets krav på fortlöpande samråd är att det i bestämmelsen anges att samråd inte bara ska ske inför upprättande av planen, utan även fortlöpande under planens giltighetstid.

**(H) Begreppet adekvat preciseras ytterligare (artikel 4.2.b)**

I det nya direktivet utvecklas vad som är en adekvat mottagningsanordning genom att det anges att formaliteterna och de praktiska arrangemangen i samband med användningen av mottagningsanordningar ska vara enkla och

snabba. Ytterligare precisering behövs i våra föreskrifter för att spegla direktivsändringen och därför har vi fyllt begreppet med hur en mottagningsanordning ska drivas för att vara adekvat. Detta bedöms vara enda regleringsalternativet.

**(1) Otydlighet om varv ingår i hamnbegreppet**

För att lösa otydligheten ser Transportstyrelsen som enda regleringsalternativ att det i föreskrifternas tillämpningsbestämmelse anges att varv ingår i begreppet hamn. Vi anser att ett varv är en plats som skapats genom förbättringsarbeten, där det är möjligt att ta emot fartyg och därför bör varv falla inom definitionen av hamn som anges i 1 kap. § 3 i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Vi anser att det är rimligt att varven har samma krav som hamnar i övrigt vad gäller avfallsmottagning både eftersom lastrester numera ingår i begreppet ”avfall från fartyg” och det kan finnas ett behov av avlämning för att varven ska kunna genomföra sin reparationsverksamhet.

**(2) Otydlighet kring vilka avfallstyper en hamn ska ta emot**

De avfallstyper som inte redan omfattas av specifika mottagningskrav i lag och förordning har vi valt att specificera. Föreskriftsförslaget utgår ifrån aktuella bilagor i Marpol, vilket bedöms ge den önskvärda tydligheten. Vi bedömer att det saknas regleringsalternativ för att uppnå syftet.

**(3) Endast oljehaltigt avfall omfattas av åtgärder då det kommer ut i vatten eller på land**

Det enda alternativet för att uppnå syftet är att justera den befintliga bestämmelsen så att det ställs krav på att hamnen genomför åtgärder vid utsläpp av alla avfallstyper.

**(4) Krav på hamnen att tillhandahålla slang omfattar endast oljehaltigt avfall och kemikalieavfall**

Det enda alternativet för att uppnå syftet är att justera den befintliga bestämmelsen så att hamnen ska tillhandahålla slang även för övriga avfallstyper som pumpas iland.

**(5) Skyldighet att underrätta Transportstyrelsen då avfall inte kunnat lämnas i hamn**

Enda alternativet för att uppnå syftet och flytta ansvaret till den som har skyldigheten att ha adekvata mottagningsanordningar är att införa en bestämmelse i nytrycket.

**(6) Uppgifter som ska finnas i avfallshanteringsplaner**

Enda alternativet är för att nå målet är att ändra i bestämmelsen som förs över till nytrycket så att den som ska upprätta en plan åläggs inkomma med de uppgifter som behövs.

**(7) Regionala avfallshanteringsplaner**

Det enda alternativet för att uppnå syftet är att ta bort möjligheten att ha regionala avfallshanteringsplaner.

**(8) Handels- och industrihamnars dokumentering och rapportering**

Det enda alternativet för att uppnå syftet är att ta bort de onödiga och felaktiga kraven.

**4. Vilka är berörda?****4.1 Hamnar och aktörer som är ansvariga för mottagningsanordningar**

Svenska hamnar som faller in under definitionen för handels- och industrihamnar, fiskehamnar samt vissa andra aktörer som är ansvarig för att ha mottagningsanordningar berörs av ändringarna i nytrycket. Eftersom det saknas hamnregister finns inga exakta uppgifter på antal hamnar, men i Transportstyrelsens tillsynssystem finns ca 200 handels- och industrihamnar.

Fiskehamnarna har hittills inte omfattats av krav på att ha godkända planer vilket innebär att Transportstyrelsen inte har dessa i vårt tillsynssystem och därmed inte heller kunskap om antalet som kommer att omfattas av det kommande kravet på att ha godkända avfallshanteringsplaner. Utifrån uppgifter om var fisk landas från Havs- och vattenmyndigheten så rör det sig om ca 250 platser, men för att vara säkra på om alla dessa ska räknas som fiskehamnar behöver ytterligare information hämtas in. I konsekvensutredningen utgår vi från att det rör sig om ca 250 fiskehamnar.

De varv som berörs är reparationsvarv. Även angående varv så är bristen på hamnregister en orsak till att Transportstyrelsens siffror över antalet är osäkra, men utifrån information på föreningen Sveriges Varvs hemsida<sup>10</sup>, som organiserar samtliga privatägda varv i Sverige, så finns det 25 varv.

Det finns ytterligare aktörer som inte är hamnar men som utifrån lagen och förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg har ansvar för att ha mottagningsanordningar och godkända avfallshanteringsplaner och därför berörs av föreskrifterna. Dessa räknas upp nedan:

Aktörer som är ansvariga för att ha anordningar för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten omfattar följande;

- utlastaren, där olja lastas,
- avlastaren, där oljetankfartyg lastas med annat än olja, samt

---

<sup>10</sup> [www.sverigesvarv.se](http://www.sverigesvarv.se), 2022-05-30

- den som driver bunkringsverksamheten, där fartyg som får föra vatten i bränsletank vanligen bunkras.

Aktörer som är ansvariga för att ha anordningar för mottagning av barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga flytande kemikalier än olja (bulkkemikalier) omfattar följande;

- mottagaren, där sådana kemikalier lossas och det efter lossningen finns kvar lastrester av bulkkemikalier som inte får släppas ut,
- avlastaren, där tankfartyg lastas, om barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av bulkkemikalier måste avlägsnas innan lastning kan ske.

Aktörer som är ansvariga för att ha mottagningsanordningar för annat avfall från fartyg än förorenat barlast- och tankspolvatten innefattar även fastighetsägare, då det i en hamn inte tas ut någon hamnavgift eller motsvarande generell avgift för nyttjande av hamnen.

Transportstyrelsen har inte några siffror över antalet andra aktörer som inte är hamnar eftersom dessa i vissa fall ingår i gemensamma avfallshanteringsplaner i handels- och industrihamnar, i några fall har egna avfallshanteringsplaner och vad gäller ett okänt antal så har dessa eventuellt inte själva förstått att de omfattas av regelverket och är skyldiga att upprätta en avfallshanteringsplan, och därför inte lämnat någon sådan till Transportstyrelsen. Följaktligen har vi då ingen kunskap om deras existens men utifrån att det beräknas finnas ca 200 handels- och industrihamnar så uppskattar vi antalet ”andra aktörer” till högst 200 stycken.

Sammantaget råder en osäkerhet kring hur många handels- och industrihamnar, fiskehamnar och andra aktörer som kommer att beröras av regelverket. En hopräkning av ovanstående visar på ca 200 handels- och industrihamnar, ca 250 fiskehamnar, högst 200 andra aktörer som är ansvarig för att ha mottagningsanordningar och 25 reparationsvarv vilket totalt blir ca 675 stycken. Eftersom siffran är osäker kommer vi i beräkningar nedan använda oss av antalet 600 stycken hamnar, varv och andra aktörer.

Hamnar och andra aktörer som är ansvariga för att ha mottagningsanordningar påverkas av följande punkter; A-H samt 1-8.

#### 4.2 Rederier samt fartygsagenter

De företag som berörs är svenska och utländska rederier som äger eller ansvarar för driften av fartyg som anlöper svenska hamnar. Vidare berörs de företag vars fartygsagenter anlitas avseende dessa fartygs anlöp till svenska hamnar.

Fartyg med en bruttodräktighet över 300 gjordes nästan 81 000 fartygsanlöp till svenska hamnar 2019. Det går inte att uppskatta hur många företag det rör sig om eftersom fartygen i många fall samögs av flera företag, både svenska och utländska. Eftersom det av den anledningen inte går att redogöra för hur föreskrifterna påverkar företagen så fokuserar konsekvensutredningen istället på hur fartygen påverkas.

Det finns ca 86 företag som är fartygsagenter i Sverige, enligt Sveriges Skeppsmäklareförenings hemsida<sup>11</sup>.

Rederier samt fartygsagenter påverkas av följande punkter; B, C, D, G, och H.

#### 4.3 Myndigheter

Transportstyrelsen och Sjöfartsverket är de myndigheter som bedöms påverkas av nytrycket.

Myndigheter påverkas av följande punkter; D och 6.

### 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

#### 5.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

#### **Konsekvenser för hamnar och aktörer som är ansvariga för mottagningsanordningar**

##### **(A) Passivt uppfiskat avfall räknas som avfall från fartyg (artikel 2.3)**

Fiskehamnar liksom alla andra hamnar har redan en skyldighet att ta emot allt avfall som fartygen har behov av att avlämna. Omständigheten att passivt uppfiskat avfall nu klassas som avfall som ska lämnas iland bör inte leda till någon konsekvens för hamnen eftersom de redan måste ta emot det avfall som fartygen har behov av att avlämna. Fiskefartygen antas redan lämna iland passivt uppfiskat avfall eftersom det varit förbjudet att släppa ut enligt andra regelverk.

---

<sup>11</sup> <http://www.swe-shipbroker.se/>

**(B) Insamling av uppgifter om mottagen volym och kvantitet passivt uppfiskat avfall (artikel 8.7)**

För att fiskehamnar ska kunna rapportera uppgifter om mottagna mängder passivt uppfiskat avfall så måste fiskehamnar ta emot detta avfall separat. Det innebär i praktiken att fiskehamnarna måste ha ett kärl eller på annat sätt se till att det passivt uppfiskade avfallet kan tas emot separat. Väljer hamnen att ha ett separat kärl måste detta köpas eller hyras in vilket medför både en avgift och att en yta måste tas i anspråk i hamnen. Hamnen måste se till att avfallet vägs eller volymmässigt mäts och sammanställa uppgifterna i en årlig rapport till Transportstyrelsen. Den administrativa uppgiften består i att sammanställa vikt och/eller volymuppgift och skicka in en gång per år, tidsåtgången för detta bedöms bli 2-3 timmar per år vilket ger en administrativ kostnad på 474-711 kr per år och hamn.<sup>12</sup> Totalkostnaden för alla fiskehamnar beräknas bli mellan 118 500 – 177 750 kr/år.

Kostnaden för hamnen beräknas vara inköp eller hyra av kärl (inköp ca 5000 kr, eller hyra drygt 400 kr/år), tömning av kärl vilket genererar en tömningskostnad från ca 120 kr och uppåt, och därtill kommer avgift för hantering av avfallet, om det hanteras som brännbart ligger den på minst 1 000 kr per ton<sup>13</sup>. Transportstyrelsen har inga uppgifter om vilka mängder passivt uppfiskat avfall som kommer att tas emot separat i hamnarna eftersom det är ett helt nytt krav. Som ett exempel; vid en uppskattning att en hamn tar emot ca 2,5 ton passivt uppfiskat avfall per år som är brännbart avfall, i ett hyrt kärl och att antalet hämtningar är 12 stycken så blir totalkostnaden i detta exempel på 4340 kr per år<sup>14</sup>. Troligtvis är kostnaden högre bland annat för att avfall som inte är brännbart kräver annan, dyrare hantering. Hamnen har möjlighet att täcka sina kostnader genom att dessa avgifter kan inkluderas i den generella avfallsavgiften, så därför bedöms konsekvenserna av ändringen vara liten. Utifrån ovanstående exempel så blir totalkostnaden för alla fiskehamnar 1085 000 kr/år.

**(C) Ändring av kostnadstäckningssystem inklusive införandet av indirekt avgift (artikel 8.1-5)**

Det införs en möjlighet att i vissa fall ta direkt betalt för mottagning och behandling av sludge, oljehaltigt länsvatten och toalettavfall. Dessutom ställs krav på avgiftssänkning för fartyg i närsjöfart. Avgiftssänkning ska

---

<sup>12</sup> Räknat på en månadslön för fastighetsskötare som enligt Statistiska Centralbyråns lönestatistik har en genomsnittlig månadslön på 28 300 kr. Med arbetsgivaravgift och semestertillägg blir lönekostnad 41 648 kr, vilket ger en timkostnad på ca 237 kr. Fortsättningsvis inkluderar angiven lönekostnad alltid arbetsgivaravgift och semestertillägg.

<sup>13</sup> Kostnadsuppgifter är huvudsakligen hämtade från HaV:s redovisning av regeringsuppdraget om kraven på fiskeredskap i engångsplastdirektivet dnr 2666-2019, sid 116.

<sup>14</sup> I exempelkostnaden ingår hanteringskostnad om 1000 kr/ton \* 2,5 ton + hyra av kärl 400 kr/år + 12 hämtningar \* 120 kr/hämtning, vilket ger en årskostnad på 4340 kr.



också ske då fartygens miljöprestanda uppfyller krav i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/91<sup>15</sup>. Dessutom ska avfall från fartygens avfallsreningssystem (skrubberavfall) debiteras som en direkt avgift, och det tydliggörs att lastrester tillhör lastägaren och inte omfattas av kostnadstäckningssystemet.

Grundläggande för avfallsavgifterna är att hamnarna får täcka sina utgifter för mottagning och behandling av avfall genom att påföra dem på fartygen. Det nya kostnadstäckningssystemet medför att hamnarna måste se över hur beräkningen av avgifterna sker så att regelverket följs samt efterföljande administration av att införa avgiftsändringar. En sådan översyn uppskattas ta högst 1 dag och tiden påverkas av hur hamnen väljer att utforma systemet, verksamhetens komplexitet etc., vilket ger en engångskostnad på 1893 kr per hamn som tar ut en avfallsavgift för avfallsavlämning<sup>16</sup>. Ungefär 350 av hamnarna uppskattas ta ut avfallsavgift. Totalkostnaden beräknas bli 662 550 kr som engångskostnad.

Förutom översynen så tillkommer en skyldighet för hamnens att sänka avgiften då fartyget uppfyller vissa kriterier. Detta innebär att hamnarna måste avgöra om förutsättningar för avgiftssänkning föreligger och denna bedömning antas medföra en något ökad arbetsbörda för hamnarna.

#### **(D) Införande av kvittokrav vid avfallsavlämning (artikel 7.2)**

Huvudregeln är att den som ansvarar för en mottagningsanordning ska lämna kvitton till fartyg som gjort avfallsanmälan, vilket alltså är fartyg med en bruttodräktighet över 300. Det finns inget krav på att lämna kvitto till fartyg med en bruttodräktighet under 300, vilket innebär att kvittokravet endast träffar ett fåtal fiskehamnar. Av de 81 000 anlöp som gjorde 2019 beräknas 70 procent ha undantag från avfallsavlämning, och av de resterande anlöpen så bedöms avfallsavlämning ske vid vart tredje anlöp eftersom nya regler i TSFS 2010:96 ger fartygen rätt att behålla avfall ombord om de har tillräcklig lagringskapacitet. Det innebär i sådana fall att avfall kommer att lämnas vid ca 8000 anlöp per år.

För hamn eller annan aktör som är skyldig att lämna kvitto innebär kravet att den i samband med varje avfallsmottagning måste se till att uppgifter om avlämnad mängd kommer fartyget till del i form av ett digitalt eller fysiskt kvitto. Kvittokravet såsom det nu är utformat blir en ny arbetsuppgift. Inledningsvis handlar det om att utveckla system och rutiner för hur kvittoutlämning ska gå till, utbilda personal, kanske utveckla nya IT-system

---

<sup>15</sup> Genomförandeförordningen fastställer kriterier för att fastställa att ett fartyg producerar mindre mängder avfall och hanterar sitt avfall på ett hållbart och miljövänligt sätt i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883

<sup>16</sup> Räknat på en månadslön på 28 300 kr vilket ger en lönekostnad på 41 648 kr vilket ger en lönekostnad per dag på ca 1893 kr.

och kanske skriva avtal med hamnens avfallsentreprenörer i de fall det är entreprenörer som kommer att lämna kvitton. Vår bedömning är att det kommer vara stor variation i hur hamnar väljer att lösa kvittokravet, både vad gäller systemutveckling, ambition och vilken nivå av automatisering eller manuell hantering som väljs. Av den anledningen kan vi inte göra någon uppskattning av vad kostnaden blir för hamnarna för utveckling av IT-system, utbildning, framtagna rutiner och uppdatering av avtal med hamnens avfallsentreprenörer.

Det löpande arbetet med att utfärda kvitton bedöms ta ett par minuter men kan antagligen variera beroende på hamnens kvittoutlämningsrutiner.

Kravet att utfärda kvitto till avfallsavlämnande fartyg bedöms träffa ca 200 hamnar. Varje kvitto uppskattas ta ca 2 minuter att utfärda vilket ger en genomsnittlig kostnad på 8 kr<sup>17</sup> per kvitto. Om det i genomsnitt lämnas två kvitton per avfallsavlämnande anlop blir kostnaden 16 kr. Fartyg bedöms vid en grov uppskattning lämna avfall ungefär vid vart tredje anlop<sup>18</sup>. Kostnaden för varje hamn beror på hur många fartyg som lämnar avfall i just den hamnen.

Dessutom träffar kravet de aktörer som är skyldiga att ha mottagningsanordningar för oljehaltiga barlast- och tankspolrester samt kemikalielastrester, vilka bedöms vara högst 200 stycken. För varje avlämning ska kvitto lämnas vilket ger en kostnad på 8 kr. Det saknas i dagsläget kunskap om hur ofta denna typ av avfallmottagning och kvittoutlämning kommer att bli aktuellt.

Om det inte är en hamn som tar emot avfallet, det vill säga i de fall ett fartyg har beviljats undantag från avfallsavlämning i hamn och istället har avtal med en avfallsentreprenör som tar emot avfallet, så faller kravet på att lämna kvitto på den avfallsentreprenör som fartyget har avtal med. Kvittot bedöms såsom ovan kosta ca 8 kr per kvitto vilket faller ut varje gång fartyget lämnar avfall, men vi har inte kunskap om hur ofta avfallsavlämning sker och kan därför inte beräkna konsekvensen ytterligare.

De ökade kostnaderna för att fullgöra kvittokravet kan ingå i kostnadstäckningssystemet så i slutändan så faller de ökade kostnaderna på fartygen.

Nuvarande krav på att lämna avfallsmottagningsbevis till oljetankfartyg med bruttodräktighet över 150 avseende oljehaltigt avfall ändras så att kravet på att lämna kvitto istället omfattar fartyg med en bruttodräktighet

---

<sup>17</sup> Baserat på en lönekostnad om 237 kr i timmen vilket ger en minutkostnad på ca 4 kr.

<sup>18</sup> Se Konsekvensutredning avseende ändringar i TSFS 2010:96 med anledning av mottagningsdirektivet TSF 2020-74.

över 300. Det finns inga kvittokrav i Marpol utan bara en rekommendation att lämna kvitto<sup>19</sup>, varför ändringen kan ses som borttagande av ett särkrav. Detta är en positiv konsekvens för det fåtal oljetankfartyg som har en bruttodräktighet mellan 150-300.

För hamnar som är små och har obemannade mottagningsanordningar så införs en möjlighet till undantag från kvittokravet. Hamnen ska då motivera undantaget i sin avfallshanteringsplan och Transportstyrelsen ska registrera undantaget i SafeSeaNet. Undantaget är tänkt att träffa små fiske- och industrihamnar med få anlöp och obemannade mottagningsanordningar eftersom det framstår som onödigt betungande att kräva att dessa hamnar ska införa ett system för att skriva ut kvitton. Antalet hamnar som kan påverkas av undantaget uppskattas till uppemot 250 stycken. Dessa behöver motivera undantaget när de upprättar en avfallshanteringsplan. Tidsåtgången bedöms vara högst 30 minuter och avfallshanteringsplanen ska uppdateras vart femte år så konsekvensen är att ca 200-250 hamnar behöver lägga ca 30 minuter vart femte år för att slippa lämna kvitton. Kostnaden blir då högst 118 kr per gång och hamn<sup>20</sup>.

#### **(E) Offentliggörande av information från avfallshanteringsplanerna (artikel 5.2)**

Uppgifterna om avfallsmottagning som ska offentliggöras och skickas till Transportstyrelsen är sådana som redan finns tillgängliga, endera i avfallshanteringsplan eller på hemsida eller annat media. Det som är nytt är att den som ansvarar för en mottagningsanordning dessutom måste skicka uppgifterna till Transportstyrelsen på det sätt som vi anvisar, och även hålla informationen uppdaterad. Denna tillkommande arbetsuppgift uppskattas ta ca 1 timme per år och aktör.

#### **(F) Utökning av tidsintervallet för godkännande av avfallshanteringsplan (artikel 5.4)**

Möjligheten att revidera avfallshanteringsplanen vart femte år istället för vart tredje år bedöms medföra en minskad administrativ börda för hamnarna.

#### **(G) Krav på fortlöpande samråd för avfallshanteringsplan (artikel 5.1)**

Det införs krav på att samråd inte bara ska ske inför upprättandet av avfallshanteringsplanen med kommunen och andra berörda parter utan också fortlöpande med hamnanvändare. De flesta hamnar genomför redan sådana samråd varför införandet av direktivets krav på samråd inte antas

---

<sup>19</sup> MEPC.1/Circ.834/Rev.1 1 March 2018 Consolidated guidance for port reception facility providers and users.

<sup>20</sup> Baserat på en lönekostnad om 237 kr i timmen.

medföra någon ökad arbetsbörda eller annan konsekvens för hamnar och andra aktörer som ska upprätta avfallshanteringsplaner.

**(H) Begreppet adekvat preciseras ytterligare (artikel 4.2.b)**

Nuvarande föreskrift anger att mottagningsanordningar ska vara ändamålsenliga, detta preciseras i nytrycket så att det också krävs att formaliteter och praktiska arrangemang i samband med avfallsavlämning ska vara enkla, smidiga och snabba samt att mottagningsanordningarna ska fungera klanderfritt och repareras utan dröjsmål om de är ur funktion. Dessa element anser Transportstyrelsen redan ingår i begreppet ”ändamålsenligt” så ändringen bör inte föranleda några konsekvenser förutom ökad tydlighet.

**(1) Otydlighet om varv ingår i hamnbegreppet**

Genom föreskriftsförslaget omfattas reparationsvarv av samma skyldigheter som hamnar i övrigt vad gäller avfallsmottagning. Konsekvensen blir att varven omfattas av krav på avfallsmottagning av allt slags avfall från fartyg och inte som nuvarande regelverk bara av krav på mottagning av lastrester. Såvitt Transportstyrelsen erfar så tar reparationsvarven redan idag emot allt avfall fartygen har behov av att lämna varför regleringen endast torde medföra små eller inga konsekvenser för varven.

**(2) Otydlighet kring vilka avfallstyper en hamn ska ta emot**

Uppräkningen av de avfallstyper som hamnarna i normala fall ska kunna ta emot innebär ett tydliggörande av vilka krav som ställs på hamnarnas avfallsmottagning. Detta borde vara positivt för hamnarnas tillämpning av regelverket men bör inte innebära några konsekvenser eftersom hamnarna redan idag ska kunna ta emot allt avfall fartygen har behov av att avlämna.

**(3) Endast oljehaltigt avfall omfattas av åtgärder då det kommer ut i vatten eller på land**

I nytrycket utvidgas kraven på säkerhetsåtgärder för att förhindra läckage/utsläpp i samband med avfallsmottagning till att gälla alla avfallstyper. Anledningen är att tydliggöra hamnens ansvar i det specifika fallet som rör avfallsmottagning. Hamnen omfattas redan av miljöbalkens allmänna hänsynsregler till skydd för miljön och därför bedöms den reglering som nu införs inte medföra några konsekvenser.

**(4) Krav på hamnen att tillhandahålla slang omfattar endast oljehaltigt avfall och kemikalielastrester**

Bestämmelsen har ändrats så att det tydliggörs att hamnen även ska tillhandahålla slang för mottagning av toalettavfall. Transportstyrelsen erfar att trots att detta inte varit uttryckt i föreskrift så har det varit praxis, varför bestämmelsen främst skapar tydlighet och inte bedöms medföra några konsekvenser för hamnarna.

**(5) Skyldighet att underrätta Transportstyrelsen då avfall inte kunnat lämnas i hamn**

Om den som är ansvarig för en mottagningsanordning inte har kunna ta emot avfallet från ett fartyg så ska fartyget förses med ett dokument som anger detta samt orsaken till bristen. Det som nu ändras är att kravet på att underrätta Transportstyrelsen tas bort från fartyget och läggs på den som är ansvarig för mottagningsanordningen i fråga. Eftersom mottagningsanordningar alltid ska vara adekvata bedöms antalet tillfällen när detta inträffar vara få, uppskattningsvis ca 20 gånger per år. Den extra arbetsinsats som faller på den som är ansvarig för mottagningsanordningen är att skicka det redan upprättade dokumentet till Transportstyrelsen. Tidsåtgången bedöms på sin höjd ta fem minuter<sup>21</sup> vilket ger en kostnad på 20 kr per gång. Med utgångspunkten att detta inträffar totalt 20 gånger per år så blir totalkostnaden ca 400 kr/år. Mot denna bakgrund bedöms konsekvensen vara liten.

**(6) Uppgifter som ska finnas i avfallshanteringsplaner**

De uppgifter som ska anges i planen ändras så att Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet bättre kan göra en bedömning huruvida hamnen verkar ha adekvata mottagningsanordningar. Det läggs till krav på att lämna följande uppgifter; en beskrivning av hur hamnen noterar fartygens avlämnade avfallsmängder; antalet fiskefartyg som är hemmahörande i en fiskehamn; om en hamn anser att den uppfyller kraven för att slippa lämna kvitto ska det motiveras. Dessutom så läggs det till ett krav på gemensamma planer; att vissa punkter i planen måste anges för varje aktör.

Följande krav på uppgifter tas bort då de anses överflödiga; vilka fartygslinjer som reguljärt trafikerar hamnen, vilken kommun eller vilket företag som omhändertar avfallet, vilka fartyg som ingått avtal med en från hamnen fristående avfallsmottagare samt hur hamnens nyttjare underrättas om hamnens mottagningsanordningar.

Ändringarna innebär både att det tillkommer uppgifter som ska anges, och att vissa uppgifter som i dagsläget anges plockas bort. Det kan vara så att de nya uppgifter som ska anges tar lite längre tid att beskriva än de som tas bort och i sådana fall är konsekvensen att hamnarna eller den aktör som är ansvarig för att upprätta avfallshanteringsplan kommer att behöva lägga lite mer tid vid revidering av avfallshanteringsplan än i nuläget. Eventuellt rör det sig om någon timme extra vart femte år då planen ska revideras. Den totala kostnaden räknat utifrån 600 hamnar/aktörer som lägger en timme vart femte år ger en årskostnad på 28 400 kr<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> Baserat på en lönekostnad om 237 kr i timmen.

<sup>22</sup> Baserat på en lönekostnad om 237 kr i timmen.

**(7) Regionala avfallshanteringsplaner**

Möjligheten att ha regionala avfallshanteringsplaner tas bort både eftersom bestämmelsen inte kan anses vara motiverad ur effektivitetssynpunkt och för att det försvårar Transportstyrelsens tillsyn av dessa planer. I de fall där det idag finns regionala planer, vilket uppskattas till högst 20, så handlar det om att en verksamhetsutövare bedriver verksamhet i flera olika hamnar därför bara lämnat in en plan. Dock har planen behövt innehålla specifika uppgifter för varje hamn. Ändringen innebär att dessa verksamhetsutövare istället måste upprätta en egen plan för varje hamn. Den ytterligare administrativa arbetsinsatsen som detta medför uppskattas ta tre timmar vart femte år då planen ska revideras. Den totala kostnaden för 20 hamnar som hädanefter måste upprätta en plan för varje hamn beräknas bli ca 2844 kr/år<sup>23</sup>. Konsekvensen för dessa verksamhetsutövare bedöms därför vara liten.

**(8) Handels- och industrihamnars dokumentering och rapportering**

Nuvarande krav på årlig avfallsrapportering och att ansvariga för mottagningsanordningar ska spara förhandsanmälningar tas bort vilket innebär en administrativ lättnad för berörda aktörer.

**Konsekvenser för fartyg****(B) Insamling av uppgifter om mottagen volym och kvantitet passivt uppfiskat avfall (artikel 8.7)**

Med beaktande av att fiskehamnar kan ta ut ökade kostnader för separat mottagning och rapportering av passivt uppfiskat avfall så kan konsekvensen bli en kostnadsökning för de fartyg som betalar hamnavgift eller generell avfallsavgift i fiskehamnen. Under konsekvenser för hamnar har vi ett exempel på hur hamnens kostnader kan öka, exemplet ger en kostnad för hamnen om minst 4340 kr per år för tillhandahållande av kärl och tömning av passivt uppfiskat avfall samt en administrativ kostnad på 474-711 kr per år och hamn.<sup>24</sup> Hamnen kan föra över den kostnaden på fartygen i den indirekta avgiften. Huvuddelen av fiskefartygen är så små att de inte behöver göra någon förhandsanmälan och därför saknar Transportstyrelsen kunskap om hur många sådana fartyg som anlöper fiskehamnarna. Av den anledningen går det inte att uppskatta hur kostnaderna kommer att fördelas på fartygen.

I artikel 8.2.d i direktivet uppmanas medlemsstater att undvika att kostnaderna för insamling och behandling av passivt uppfiskat avfall uteslutande bärs av hamnanvändare genom att införa alternativa finansieringssystem. Sådana alternativa finansieringssystem ligger utanför detta föreskriftsarbete.

---

<sup>23</sup> Baserat på en lönekostnad om 237 kr i timmen.

<sup>24</sup> Räknat på en månadslön på 28 300 kr vilket ger en lönekostnad på 41 648 kr och en timkostnad för företaget på ca 237 kr.

**(C) Ändring av kostnadstäckningssystem inklusive införandet av indirekt avgift (artikel 8.1-5)**

Hittills har fartygen betalat en generell avfallsavgift, ”no-special-fee” oavsett avfallsmängd och avfallstyp vilket i svenska hamnar har lett till problem med s.k. ”waste-shopping”. För att komma ifrån den problematiken ändras implementeringen av direktivet så att hamnarna i vissa fall får ta ut en direkt avgift för mottagning och behandling sludge, oljehaltigt länsvatten och toalettavfall.

Utifrån nya krav i direktivet införs ytterligare bestämmelser i nytrycket som innebär att fartyg i närsjöfart och även fartyg som uppfyller krav på miljöprestanda i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/91<sup>25</sup> ska få en avgiftssänkning. Skrubberavfall ska debiteras utifrån avlämnad mängd och det tydliggörs att lastrester tillhör lastägaren och inte ingår i kostnadstäckningssystemet.

Ändringarna i bestämmelserna för kostnadstäckningssystemet kan påverka fartygen eftersom hamnar fortsättningsvis kan ta ut både indirekt och direkt avgift. Hur kostnaderna för fartygen kommer att ändras är beroende på både fartygets avfallsmängder, avfallstyper och hur hamnen väljer att införliva kostnadstäckningssystemet, därför kan vi inte beräkna konsekvensen av ändringen. Vi bedömer att för fartyg som ofta lämnar avfall och därmed har mindre mängder avfall vid varje avlämning blir kostnaderna troligtvis inte högre än idag eftersom deras avfallsavlämning av fast avfall, sludge, oljehaltigt länsvatten och toalettavfall sannolikt kommer rymmas i de mängder som är inkluderade i den indirekta avgiften. Kostnaden för sådana fartyg skulle kunna bli lägre då de inte längre i samma utsträckning behöver vara med och betala andra fartygs avlämning av stora mängder med sludge, oljehaltigt länsvatten och toalettavfall.

För fartyg som sällan lämnar avfall eller som sparar avfall ombord och därför har större mängder antas att de hädanefter behöver betala både indirekt avgift och direkt avgift (direkt avgift för sludge, oljehaltigt länsvatten och toalettavfall). Deras kostnader uppskattas därför bli högre än vad de är idag.

**(D) Införande av kvittokrav vid avfallsavlämning (artikel 7.2)**

De ökade kostnader kvittokravet innebär för hamnar och andra aktörer som är ansvariga att lämna kvitton kommer troligtvis fördelas på fartygen genom ökade indirekta och direkta avgifter.

---

<sup>25</sup> Tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 vad gäller fastställande av kriterier för att fastställa att ett fartyg producerar mindre mängder avfall och hanterar sitt avfall på ett hållbart och miljövänligt sätt.

Hamnarnas utfärdande av kvitto har uppskattats kosta ca 4 kr per kvitto och till det tillkommer andra kostnader kopplat till utveckling av IT-system för kvittohantering, utbildning av personal och framtagande av rutiner för att lämna ut kvitton, som inte kunnat beräknas i denna konsekvensutredning. Därför har vi heller inte kunnat uppskatta hur stor avgiftsökningen kan bli.

**(G) Krav på fortlöpande samråd för avfallsanteringsplan (artikel 5.1)**

Genom införandet av kravet på fortlöpande samråd blir det tydligare att fartygens avlämningsbehov ska beaktas även under planens giltighetstid, vilket stärker fartygens/rederiernas möjligheter att påverka sin avfallsavlämning.

**(H) Begreppet adekvat preciseras ytterligare (artikel 4.2.b)**

Preciseringen av vad som är en adekvat mottagningsanordning är positiv för fartygen såtillvida att det blir ännu tydligare att hamnen har krav på sig att se till att avfallsmottagningen kan ske enkelt och smidigt och utan att fartygen får onödiga dröjsmål.

## 5.2 Konsekvenser för medborgare

Det övergripande målet med ändringarna är att förbättra hamnarnas avfallsmottagning för att därigenom minska utsläpp av avfall från sjöfarten till havsmiljön. Eftersom havsmiljön är en bas för många näringar och sociala värden är detta positivt för medborgarna.

Vår bedömning är att regeländringarna leder till ökade kostnader för hamnarna och andra aktörer som är ansvariga för mottagningsanordningar i hamn, och att dessa kostnadsökningar troligtvis kommer att överföras till fartygen genom ökade hamnavgifter. Hur stora kostnadsökningar det eventuellt kan vara fråga om kan vi inte beräkna vare sig på ett generellt plan eller på ett hamnspecifikt plan med anledning av de stora osäkerheter som råder kring hur hamnarna (och fartygen) kommer att tillämpa reglerna, samt eftersom det råder en stor variation mellan hamnarnas verksamhet och deras komplexitet och storlek. På det stora hela torde dock kostnadsökningarna vara så pass marginella att det inte går att uppskatta vilken effekt de kan ha på transportkostnader och i förlängningen, för konsumentpriser.

## 5.3 Konsekvenser för staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen påverkas i egenskap av tillsynsmyndighet, så till vida att man vid sin tillsyn behöver övervaka efterlevnaden av de nya kraven.

**(D) Införande av kvittokrav vid avfallsavlämning (artikel 7.2)**

Det finns en möjlighet för små hamnar med obemannade mottagningsanordningar att undantas från kravet att lämna kvitto, om de anger förutsättningarna för undantaget i sin plan. Transportstyrelsen måste



då bedöma om undantaget ska accepteras och därefter registrera undantaget i SafeSeaNet. Arbetet kommer att göras i samband med granskning av avfallshanteringsplanen och uppskattas ta ca 30 minuter per hamn. Antalet hamnar som kan påverkas av undantaget uppskattas till mellan 200-250 stycken och planerna ska revideras vart femte år. Detta innebär ca 25 timmars arbete per år för myndigheten vilket ger en ökad kostnad på ca 8475 kr/år<sup>26</sup>.

Eftersom myndigheten debiterar hamnarna för tillsynen av planer kommer en ökad kostnad för granskning föras över som en eventuell ökad kostnad som slås ut på alla hamnar.

#### **(6) Uppgifter som ska finnas i avfallshanteringsplaner**

Ändringarna innebär att några uppgifter tillkommer och andra tas bort i avfallshanteringsplanen. Dock är syftet med ändringen att uppgifterna som lämnas i avfallshanteringsplaner på ett bättre sätt än idag ska ge tillsynsmyndigheten ett tillräckligt underlag för att bedöma om mottagningsanordningarna är adekvata. Det kan vara så att granskningen av de föreslagna uppgifterna kommer ta lite längre tid än i nuläget. Det är svårt att bedöma tidsåtgången men om det uppskattas ta en timme längre innebär det, med ca 600 avfallshanteringsplaner som ska granskas vart femte år, en utökad tidsåtgång på ca 120 timmar per år och en ökad kostnad på 40 680 kr/år<sup>27</sup>.

#### **5.4 Externa effekter**

Regeländringarna bidrar till att tydliggöra, harmonisera och förbättra hamnarnas avfallsmottagning och därigenom bidra till effektivare sjötransporter och minskade utsläpp av avfall till havsmiljön.

En möjlig negativ miljöeffekt som skulle kunna uppkomma är att lastfartyg som idag frivilligt lämnar iland toalettavfall för att det ingår i den generella avfallsavgiften, kommer att välja att släppa ut den mängd av toalettavfallet som fortsättningsvis omfattas av direkt avgift. Transportstyrelsen vet inte hur många lastfartyg som med nuvarande regelverk frivilligt väljer att lämna iland toalettavfall men har uppfattningen att det är ett fåtal. Konsekvensen för havsmiljön av ändringen bedöms bli begränsad eftersom de flesta lastfartyg enligt vad Transportstyrelsen erfar, väljer att släppa ut toalettavfall även med nuvarande kostnadstäckningssystem.

---

<sup>26</sup> Räknat på en månadslön för handläggare/utredare offentlig förvaltning med en lönekostnad på 59 750 och en timkostnad på ca 339 kr.

<sup>27</sup> Samma som ovan.

## **6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

I avsnitt 3 har vi bedömt att det finns alternativ till reglering i nedanstående punkter. För de övriga regeländringsförslagen har vi bedömt att det endast finns ett regleringsalternativ.

### **(B) Insamling av uppgifter om mottagen volym och kvantitet passivt uppfiskat avfall (artikel 8.7)**

Alternativet som bedöms vara enklast att genomföra, ger mest korrekt statistik och som inte innebär en orimlig administrativ börda är att hamnarna åläggs att rapportera uppgifter om mottaget passivt uppfiskat avfall till Transportstyrelsen. De andra övervägda alternativen ger sämre statistik, uppgifterna finns inte i dagsläget så om någon skulle samla in uppgifterna går inte det utan att hamnarna ändå skulle vara tvungna att ta fram dessa uppgifter, och då är det mer effektivt med det valda alternativet. Rapportering direkt av fartygen skulle innebära en orimlig administrativ börda för dem.

### **(C) Ändring av kostnadstäckningssystem inklusive införandet av indirekt avgift (artikel 8.1-5)**

Det valda alternativet att tillåta differentiering utifrån hur farligt avfallet är, ger en flexibilitet så att hamnarna har en möjlighet att utforma avgiftssystemet utifrån det som passar bäst för verksamheten ifråga. Att inte tillåta en sådan differentiering skapar mindre flexibilitet för hamnarna.

Hamnarna tillåts välja om de vill ta ut avfallsavgift eftersom svenska hamnar till sin verksamhet och storlek skiljer sig mycket åt, och detta förslag är det som ger hamnarna störst möjlighet att planera sin verksamhet och utforma systemet så att deras kostnader för avfallsmottagningen täcks. Alternativet att kräva att avfallsavgift tas ut skulle innebära en onödig administrativ börda för hamnar som inte har ett behov av att bekosta sin avfallsmottagning på detta sätt.

Det valda alternativet innebär en möjlighet för hamnar att debitera en indirekt avgift som är minst 30 procent av de totala direkta kostnaderna för faktisk avlämning för vissa avfallstyper, och att debitera resten som en direkt avgift kopplad till avfallstyp och avlämnad mängd. Alternativet är valt för att det följer principen om att förorenaren betalar. Om avgiften liksom idag fortsätter att vara generell till 100 procent innebär det att fartyg som lämnar mindre mängder subventionerar dem som lämnar stora mängder, samt att det problem med "waste-shopping" som många svenska hamnar upplevt, skulle fortsätta.

**(D) Införande av kvittokrav vid avfallsavlämning (artikel 7.2)**

Det valda alternativet att införa krav att lämna kvitto till fartyg med en bruttodräktighet över 300 är det som bedöms mest rimligt utifrån ett tillsyns- och rapporteringsperspektiv. Det skulle vara svårhanterligt för den aktör som tar emot avfallet att tvingas lämna kvitto även till fartyg med en bruttodräktighet under 300 eftersom dessa fartyg inte behöver lämna någon förhandsanmälan. De mindre fartygen har ingen rapporteringsskyldighet till SSN om vilka mängder de avlämnat, och Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet kommer främst att utöva tillsyn på fartyg över 300. Kvittokrav på det mindre tonnage bedöms därmed vara både orimliga och onödiga.

**(F) Utökning av tidsintervallet för godkännande av avfallshanteringsplan (artikel 5.4)**

Alternativet att behålla treårsintervallet medför samma administrativa börda för både den aktör som är ansvarig för att upprätta avfallshanteringsplan och för Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet. Därför är alternativet att ändra tidsintervallet till fem år mest resurseffektivt.

**7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

3 kap. 11 § samt 9 kap. 1 och 18 §§ förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.

**8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Föreskriftsförslaget överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering. Direktivet införlivas utan att det införs striktare krav.

**9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Det nya mottagningsdirektivet skulle ha varit genomfört i nationell rätt senast den 28 juni 2021. På grund av försening av de lag- och förordningsändringar som krävs för införlivande, avses ikraftträdande av Transportstyrelsens föreskrifter med anledning av mottagningsdirektivet träda ikraft samtidigt som lag- och förordningsändringarna.

Information om de nya kraven kommer att finnas tillgänglig på Transportstyrelsens hemsida. De som berörs av ändringar i MSW kommer att informeras gemensamt av Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Regeländringarna är könsneutrala och bidrar till funktionsmålet genom att tydliggöra och harmonisera bestämmelserna om avfallsmottagning från fartyg i hamn och bidrar därmed till effektivare sjötransporter.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Införlivandet av det nya mottagningsdirektivet bedöms medföra positiva effekter för den marina miljön, genom att minska utsläpp av avfall inklusive marint skräp, och därmed bidra till ökad hälsa.

## **C. Sammanställning av konsekvenser**

Berörd aktör		Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
		Fördelar	Nackdelar		
				+ / -	
Hamnar och andra aktörer som är ansvarig för att ha mottagningsanordningar	(B)		Kärlen upptar yta i hamnen  Hyra/insamlingskostnader minst 4340 kr/år/hamn ger	(250 * 4340 kr) = <b>1 085 000 kr/år</b>	Minsta totalkostnad för 250 fiskehamnar. Varje hamn har möjlighet att täcka kostnaden genom att ta ut den som avgift från fiskefartyg.
			Tillkommande administrativ uppgift	(250 * (2h*237 kr)) eller (250 *3h*237 kr)) = <b>118 500 kr – 177 750 kr/år</b>	Totalkostnad för 250 fiskehamnar, Varje hamn har möjlighet att täcka kostnaden genom att ta ut den som avgift från fiskefartygen.
	(C)		Omarbetning av kostnadstäckningen	(1893 kr*350 hamnar) = <b>662 550 kr som engångskostnad</b>	Beräkningen är gjord utifrån antagandet att det är ca 2/3 av hamnarna (=350) som tar ut avfallsavgift. Kostnadsökningen kan läggas på fartygen
	(C)	Bättre förutsättningar för hamnar att faktiskt få kostnadstäckning			Nya kostnadstäckningssystemet är baserat på att förorenaren betalar.
	(C)		Ökad arbetsbörda för att bedöma om avgiftssänkning är aktuell		
	(D)		Bygga upp system för kvittoutlämning vid varje avfallsavlämning.		Kostnadsökningen kan läggas på fartygen.
	(D)		Kostnad för hamnarnas kvittoutlämning.	(237kr/60min*2) = ca 8 kr. 8 kr * 2 kvitton * 8000 anlöp = <b>128 000 kr</b>	Baserat på att det tar ca 2 minuter per kvitto och att det vid 8000 anlöp i hamnar ska skrivas ut 2 kvitton. Kostnadsökningen kan läggas på fartygen.
	(D)		Kostnad för kvittoutlämning av andra aktörer än hamnar.		
	(D)		Kvitto till fartyg med undantag från avfallsavlämning.		
	(D)		Arbetskostnad för att motivera varför hamn inte ska omfattas av kvittokrav	(0,5*237 kr * 250 hamnar) = 29 625 kr/5 år = <b>5925 kr/år</b>	Totalkostnaden för 250 hamnar men den inträffar bara vart femte år. Kostnadsökningen kan läggas på fartygen
	(E)		Offentliggörande och uppdatering av uppgifter som också ska skickas till Transportstyrelsen.	(1 h * 237 kr * 600 st) = <b>142 200 kr/år</b>	Kostnadsökningen kan läggas på fartygen,

Berörd aktör		Effekter som inte kan beräknas	Beräknade effekter (tkr)	Kommentar	
	(F)	Den administrativa arbetsbördan minskar, revidering vart femte år istället för vart tredje.			
	(2)	Underlättar tillämpningen			
	(5)		Uderrätta Transportstyrelsen när avfall inte kunnat avlämnas	(237 kr/h * 5 min * 20 ggr) = <b>ca 400 kr/år.</b>	Ökad administrativ uppgift som bedöms ta ca 5 min per gång och inträffa totalt sett kanske 20 gånger per år. Kostnadsökningen kan läggas på fartygen
	(6)		Eventuell ökad arbetsbörda pga. nya krav på uppgifter i avfallshanteringsplan	(237 kr * 1 h * 600 stycken) = 142 200 kr/5 år = <b>28 400 kr/år.</b>	Totalkostnaden för 600 hamnar/aktörer som inträffar vart femte år. Kostnadsökningen kan läggas på fartygen
	(7)		Arbetskostnad för att upprätta separata planer,	(3 h * 237 kr/h / 5 år * 20 hamnar) = <b>2844 kr/år</b>	Ca 20 hamnar med regionala avfallshanteringsplaner måste hädanefter upprätta en plan för varje hamn som ska revideras vart femte år. Kostnadsökningen kan läggas på fartygen
	(8)	Den administrativa arbetsbördan minskar när rapporteringskrav och krav på att spara vissa dokument tas bort.			
<b>Fartyg/rederier</b>	(B)		Fiskehamnarnas ökade kostnader kan drabba fiskefartyg.		
	(C)	Fartyg som ofta lämnar avfall behöver inte längre vara med och subventionera avgifterna för fartyg som lämnar stora mängder.	Fartyg som lämnar stora mängder sludge, oljehaltigt länsvatten och toalettavfall ska fortsättningsvis betala för dessa utifrån avlämnad volym istället för en generell avgift..		
	(C)	Tydliga bestämmelser om när avgiftssänkning ska ske pga. miljöprestanda.			

Berörd aktör		Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	(C)	Avgiftssänkning för fartyg i närsjöfart.			
	(D)		Hamnarnas ökade kostnader kan drabba fartygen.		
	(G)	Fartygens möjlighet att påverka sin avfallsavlämning stärks.			
<b>Medborgare</b>	-	Minskade utsläpp av avfall till havsmiljön är positivt.		-	
<b>Staten m.fl.</b>	(D)		Ca 0,5 h ökad tidsåtgång vid granskning av planer för de uppskattningsvis 250 hamnar som vill undantas från kvittokrav.	(0,5 h * 339X kr/h * 250 hamnar)/5 år = <b>8475 kr/år.</b>	Kostnaden för granskningen kommer att fördelas på hamnkollektivet.
	(6)		Ca 1 h ökad tidsåtgång vid granskning av ca 600 planer vart femte år.	(339 kr * 1 h * 600 hamnar)/5 år = <b>40 680 kr/år.</b>	Kostnaden för granskningen kommer att fördelas på hamnkollektivet.
<b>Kommuner</b>	-				
<b>Externa effekter</b>		Effektivare sjötransporter och minskade utsläpp av avfall till havsmiljön.	Ev. ökade utsläpp av toalettavfall från lastfartyg pga. Att hamnar till viss del tillåts ta specifikt betalt vid mottagning av toalettavfall.	-	Ökade utsläpp av toalettavfall är en möjlig konsekvens som beror på att det är lagligt för lastfartyg att släppa ut toalettavfall. De flesta lastfartyg bedöms i dagsläget redan släppa ut sitt toalettavfall och därför bedöms ändringen inte medföra någon större konsekvens.
<b>Totalt</b>				<b>2 282 224 kr</b>	

## **D. Samråd**

Enligt 9 kap. 3 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg ska Transportstyrelsen höra Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten ifråga om föreskrifter om undantag med stöd av 9 kap. 1 § samma förordning.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Stina Paulin, miljöhandläggare  
Stina.Paulin@transportstyrelsen.se  
010-495 32 07

Christine Vallhagen, jurist  
Christine.Vallhagen@transportstyrelsen.se  
010-495 63 27

REMISS