

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss beträffande Förslag till ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg (SOU 2011:82)

Bakgrund

Näringsdepartementet har remitterat rubricerat Förslag till ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg till Stockholms Hamn AB (Hamnen) för yttrande senast den 2 april 2012.

Utredningens direktiv har varit att se över lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och om det är lämpligt föreslå ny lag. Även den nuvarande förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg skulle som en följd härav ses över. Utredningen har också haft i uppdrag att undersöka möjligheten att om det är praktiskt möjligt införa likartade grundläggande bestämmelser om tillsynen i lagen, som idag finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Utredningen har vidare haft i uppdrag att föreslå hur problem som kan uppstå när Transportstyrelsen låter verkställa en åtgärd på bekostnad av fartygets redare eller ägare då ägare är okänd eller saknar tillgångar kan motverkas. Slutligen har i uppdraget också ingått att överväga om lagen i alla dess delar ska bli tillämplig även för fritidsbåtar samt att se över sanktionssystemet i lagen i syfte att göra det enklare och mer effektivt.

Arbetet som utredningen utfört har inneburit att gällande regelverk strukturerats om i förtydligande syfte samt att man har försökt att klargöra vad som är gällande rätt på området. Endast i ett fåtal fall (förbud mot förorening från fritidsfartyg, tillsyn av utländska fartyg under genomfart av territorialhavet eller som befinner sig i svensk ekonomisk zon samt förslag för att effektivisera tillsynen) har utredningen föreslagit några genomgripande materiella ändringar i regelverket. Förslagen innebär dock att lagen blir mer lättillgänglig för användaren vilket kan minska den administrativa bördan för berörda företag. Förslaget i den del de innebär att det sker materiella förändringar av regelverket bedöms inte innebära några beaktansvärda konsekvenser i övrigt för företagen.

Av utredningen gjord sammanfattning bifogas, Bilaga 1.

Utredningen finns i sin helhet att ladda ner från

<http://www.regeringen.se/sb/d/108/a/182172>

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Hamnen delar uppfattningen att det finns ett behov av att gällande regelverk struktureras om i förtydligande syfte samt att klargöra vad som är gällande rätt inom området. Utredningen har i de flesta delar också lyckats med detta men det finns enligt Hamnens uppfattning brister i förslaget. Utredningens redovisning av tillämpningen av ”no-special-fee systemet” har behov av klargöranden.

Toalettavfall

Sedan utredningens förslag presenterades har International Maritime Organization (IMO) inom FN fattat beslut om förbud mot utsläpp av toalettavfall inom särskilda områden, de så kallade ECA, Emission Control Area (vari Östersjön ingår) från och med den 1 januari 2016 för nya passagerarfartyg och för befintliga den 1 januari 2018. Förbudets ikraftträdande förutsätter dock att s.k. adekvata mottagningsanläggningar finns i hamnarna.

Detta beslut innebär att förslaget kommer att behöva korrigeras. Innan nytt förslag tas fram för att implementera de nya reglerna i svensk lagstiftning är det viktigt att hamnarna och kommunerna ges tillräcklig tid för att klara av de nya kraven. Nya föreskrifter bör också följa det internationellt fattade beslutet och inte heller omfatta andra fartygstyper eller träda i kraft tidigare.

En viktig fråga i detta sammanhang är frågan om hamnarnas möjlighet att lämna avfall vidare för fortsatt omhändertagande. Hamnarna är beroende av att kommunerna har möjlighet att ta emot fartygens avfall. Frågan har särskilt ställts på sin spets i diskussionerna kring innehållet i toalettavfall och kommunala reningsverks möjlighet/vilja att ta emot toalettavfall. Frågan om kommunernas skyldighet i omhändertagandet av avfall bör utredas och klargöras. En omöjlig situation kan uppstå genom att hamnarna har en skyldighet att ta emot men ingen rätt att ställa krav på fartygen om avfallens innehåll och heller ingen möjlighet att lämna avfallet vidare p.g.a. av restriktioner hos kommunen/avloppsreningsverket.

Barlastvatten

Regeringen har i tidigare SOU 2008:1 lämnat förslag på hur Sverige skulle förhålla sig till barlastkonventionen och lämnat förslag på en särskild lagstiftning rörande fartygs hantering av barlastvatten (Barlastvattenlag SFS 2009:1165). Utredningen har inte redovisat hur den nu föreslagna lagen förhåller sig till barlastvattenlagen vilket borde ske mot bakgrund av syftet att förtydliga och förenkla regelverken.

No-special-fee systemet

Av nuvarande regler följer att fartyg har en obligatorisk skyldighet att lämna avfall i hamn och att hamnar har en obligatorisk skyldighet att ta emot avfallet. Avgift får inte tas ut för

mottagning eller annan hantering av avfallet på annat sätt än genom generell avgift som ingår som del av hamnavgiften. Förslaget innebär ingen ändring i dessa delar även om det finns ändringar som rör frågan om skyldighet att lämna och ta emot lastgenererat avfall. Då det sistnämnda inte innebär någon större förändring för Hamnen avstår Hamnen från att kommentera förslaget i den delen.

Hamnen anser dock att det i förslaget borde ha lämnats förslag på mängd avfall som hamnarna är tvungna att ta emot utan rätt att ta ut annan avgift än den generella avgiften som ingår i hamnavgiften. Det förekommer att fartyg av olika skäl inte lämnar avfall i föregående hamn(ar) och att mängden avfall som sedan lämnas vida överstiger den volym som kan ha uppkommit sedan föregående hamn. Detta kan innebära – beroende på typ och mängd av avfall – en ekonomisk belastning på den mottagande hamnen. Vi anser att det bör införas en regel som ger Hamnen rätt att få ersättning för mottagandet av det som borde ha avlämnats i föregående hamn(ar).

Frågan om mängder och möjligheter att ta emot avfall samt rätten att täcka sina kostnader för avfallshanteringen kommer troligen att få ännu större betydelse i en nära framtid. IMO har beslutat att från och med den 1 januari 2015 ska endast bränsle med en maximal svavelhalt om 0,1 procentenheter svavel få användas av fartyg inom ECA området. Om fartygen inte använder bränsle med 0,1 ska de genom andra åtgärder sänka utsläppen av svaveldioxider t.ex. genom rening av avgaser (scrubbers). När scrubbers används uppstår ett avfall som i sin tur måste tas om hand. Vilka mottagningsanläggningar som kan behövas för detta, mängder och vilka kostnader detta medför är i dagsläget inte klart. No-special-fee systemet måste dock möjliggöra att hamnarnas uttag av avgifter är rättvist. Ett fartyg som väljer att använda ett lågsvavligt bränsle och som därför inte behöver använda scrubbers ska inte behöva betala en generell avfallsavgift där avfallshantering från scrubbers ingår i kostnaden.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att _____ som svar på remissen åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

Stockholm den 23 februari 2012

Johan Castwall

Gun Rudeberg