

# Promemoria

## Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg

---

Dnr I2021/02803

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas 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. Det föreslås att den plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg som hamnar är skyldiga att ha även ska vara godkänd. Godkännandet ska göras av Transportstyrelsen när det gäller handels- och industrihamnar och av kommunerna när det gäller fritidsbåtshamnar.

En skyldighet att i hamn även lämna avfall som fastnat i fiskenät föreslås. Principen om s.k. no-special-fee för mottagning av avfall från fartyg tas enligt förslaget bort från lag, och Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att ta ut avgifter i hamn för mottagning av avfall från fartyg. Tillsynen när det gäller fritidsbåtshamnarnas skyldigheter föreslås i fortsättningen utföras av den kommun där fritidsbåtshamnen finns. Vid överträdelse ska sanktionsavgift påföras.

Lag- och förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 november 2022.

## Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	5
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg .....	5
1.2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	18
1.3	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg .....	20
1.4	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket .....	28
2	Mottagning av avfall från fartyg i hamn enligt EU-rätten.....	30
2.1	2000 års mottagningsdirektiv .....	30
2.2	2000 års mottagningsdirektiv följdes inte tillräckligt bra.....	30
2.3	Ett nytt direktiv om mottagningsanordningar i hamn ökar kraven på kontroll och rapportering .....	31
3	Nordisk utblick .....	33
3.1	Finland.....	33
3.2	Danmark.....	34
3.3	Norge.....	34
4	Genomförande av direktivet på lag- och förordningsnivå.....	36
4.1	Två centrala begrepp .....	36
4.1.1	Begreppet hamn förtydligas .....	36
4.1.2	Begreppet avfall från fartyg.....	39
4.2	Avfallshanteringsplaner.....	40
4.2.1	Skyldighet att ha en godkänd avfallshanteringsplan.....	40
4.2.2	Information om innehållet i planerna .....	43
4.3	Avlämnande av avfall från fartyg i hamn .....	44
4.3.1	Säkerställande av mottagningsanordningarnas kapacitet och användarvänlighet .....	44
4.3.2	Uppgifter från förhandsanmälan ska sparas ombord.....	45
4.3.3	Skyldighet att lämna passivt uppfiskat avfall.....	45
4.3.4	Kvitto på mottaget avfall ska lämnas och kvittouppgifterna ska rapporteras och sparas .....	46
4.3.5	Lastrester anses utgöra avfall från fartyg.....	47
4.4	Avgift för att lämna avfall i mottagningsanordning .....	47
4.5	Undantag och dispenser.....	48
4.6	Rapporteringsuppgifter och andra administrativa uppgifter som åligger medlemsstaterna .....	49
4.7	Tillsyn .....	49
4.7.1	Direktivets krav och gällande svensk rätt.....	49

4.7.2	Transportstyrelsen bör utöva tillsyn över fartyg och industrihamnar även i fortsättningen.....	50
4.7.3	Tillsynen över fritidsbåtshamnarna flyttas till kommunerna.....	51
4.7.4	Bemyndiganden om rätt att meddela föreskrifter om tillsyn förtydligas och förenklas .....	54
4.7.5	Förenklade bestämmelser om förelägganden och andra tillsynsbeslut.....	54
4.8	Ett hamnregister får införas .....	55
4.9	Transportstyrelsen ska få meddela verkställighetsföreskrifter.....	58
4.10	Nya uppgifter som ska rapporteras i Safe Sea Net genom Single Window .....	58
4.11	Sanktioner.....	59
4.11.1	Sanktionsavgifter ska påföras vid överträdelser .....	59
4.11.2	Vilka överträdelser ska föranleda sanktionsavgift?.....	61
4.11.3	Sanktionsavgiftens storlek ska anges i förordning .....	62
4.11.4	Sanktionsavgifternas storlek.....	63
4.11.5	Ansvarig myndighet och förfarandet vid beslut om sanktionsavgift .....	66
4.11.6	Betalning och verkställighet m.m. ....	67
4.11.7	Överklagande.....	68
4.12	Sekretess.....	68
5	Ikraftträdande .....	69
6	Vissa hänvisningar .....	70
6.1	Ändrade hänvisningar till EU:s dubbelskrovsförordning.....	70
6.2	Korrigerings av hänvisningar i fartygssäkerhetslagen .....	70
7	Konsekvenser .....	71
7.1	Allmänna konsekvenser.....	71
7.2	Miljön.....	71
7.3	Enskilda.....	72
7.3.1	Hamnarna .....	72
7.3.2	Rederierna .....	73
7.3.3	Fiskarna .....	73
7.3.4	Fritidsbåtsanvändarna.....	74
7.4	Myndigheterna.....	74
7.4.1	Transportstyrelsen .....	74
7.4.2	Sjöfartsverket.....	75
7.4.3	Domstolarna .....	75
7.5	Kommunerna .....	76
8	Författningskommentar.....	78
8.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg .....	78

8.2	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	89
-----	---	----

# 1 Författningsförslag

## 1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Häri genom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg<sup>2</sup>

dels att 3 kap. 5, 10 och 11 §§ ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 2 §, 3 kap. 4, 7, 8 och 9 §§, 6 kap. 4, 5, 5 a och 8 §§, 7 kap. 6 a–7 §§, 9 kap. 2 och 6 §§ och 10 kap. 3, 4, 5 och 6 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas elva nya paragrafer, 6 kap. 5 b–5 c och 11 a–i §§, och närmast före 6 kap. 5 b, 4 och 11 a §§ nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 kap.**

#### **2 §<sup>3</sup>**

I lagen används beteckningar som har följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
Östersjöområdet	Allt vattenområde i den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerack vid 57° 44,8' nord
Fartyg	Fartyg, svävare, undervattensfartyg, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss
Skadligt ämne	Olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller floran, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden

<sup>1</sup> Jfr 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> Lagen omtryckt 1983:463.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1996:527

3 kap. 5 § 2001:1294

3 kap. 11 § 2001:1294

6 kap. 5 a § 2001:1294.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2006:1318.

## Utsläpp

Varje utsläpp i havet, i andra vattenområden eller i luften, såsom utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning

*Avfall från fartyg i denna lag och i föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska betraktas som avfall enligt 15 kap. 1 § miljöbalken.*

### 3 kap.

#### 4 §<sup>4</sup>

*Någon avgift får inte tas ut vid anordning, som avses i 1 § första stycket, för mottagning eller behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyg som lastas hos den som svarar för anordningen.*

*I fråga om avgift för mottagning och behandling som avses i 1 § andra stycket och mottagning som avses i 2 § meddelar regeringen föreskrifter.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från första stycket. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.*

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

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall medge undantag från föreskrifter som har meddelats med stöd av första stycket. Sådana undantag får förenas med villkor.*

#### 7 §<sup>5</sup>

*Den som svarar för sådana mottagningsanordningar som avses i 1–3 §§ skall se till att dessa är placerade och utformade så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela närmare föreskrifter om utformning och drift av sådana anordningar som avses i 1–3 §§.*

*Den som svarar för sådana mottagningsanordningar som avses i 1–3 §§ ska se till att dessa är placerade och utformade och drivs så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening.*

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2001:1294.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2001:1294.

## 8 §<sup>6</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen *utser* får meddela föreskrifter om skyldighet att

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,

2. i förväg anmäla avlämning av avfall från fartyg till en mottagningsanordning, utom i de avseenden som anges i 6 §,

3. vidta åtgärder i samband med *mottagandet* och hanteringen av avfall som innehåller skadliga ämnen från fartyg *samt*

4. *upprätta avfallshanteringsplaner.*

innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning,

2. i förväg anmäla avlämning av avfall från fartyg till en mottagningsanordning, utom i de avseenden som anges i 6 §, *och att spara anmälningarna ombord,*

3. vidta åtgärder i samband med *mottagningen* och hanteringen av avfall som innehåller skadliga ämnen från fartyg,

4. *ha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg, informera om innehållet i planen och rapportera uppgifter från planen,*

5. lämna kvitto på mottaget avfall, spara kvittona ombord och rapportera uppgifter från kvittona,  
6. lämna uppgifter om en hamn.

## 9 §<sup>7</sup>

Den myndighet som avses i 6 kap. 5 a § får meddela de förelägganden som behövs i ett enskilt fall för att

1. en mottagnings- eller behandlingsanordning skall finnas enligt 1–3 §§ eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av någon av dessa bestämmelser,

2. en mottagnings- eller behandlingsanordning skall utformas och drivas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 §,

3. de skyldigheter som har föreskrivits med stöd av 8 § 3 skall fullgöras,

4. en avfallshanteringsplan skall upprättas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 8 § 4.

Beslut om att godkänna en fritidsbåtshamns plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg fattas av kommunen.

Regeringen bestämmer vilken myndighet som fattar beslut om att godkänna övriga hamnars planer för mottagning och hantering av avfall från fartyg.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2000:847.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2001:1294.

## 6 kap.

### **Föreskrifter om tillsynen**

#### 4 §

*Närmare föreskrifter om de tillsynsförrättningar som avses i 1–3 §§ meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

#### 5 §

*Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning och drift utövas av myndighet som regeringen utser. Myndigheten får uppdra åt sakkunniga att utom riket verkställa tillsynsförrättningar.*

Regeringen bestämmer vilken myndighet som utövar tillsyn enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, om inte annat följer av 5 a §.

*Tillsynsmyndigheten får uppdra åt sakkunniga att utom riket verkställa tillsynsförrättningar.*

#### 5 a §<sup>8</sup>

*Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i 3 kap. om mottagning av avfall från fartyg utövas av den myndighet som regeringen utser.*

*Tillsyn över att bestämmelserna i 3 kap. följs när det gäller mottagningsanordningar i fritidsbåtshamnar utövas av kommunen.*

*En kommuns uppgifter ska fullgöras av en eller flera nämnder.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om tillsynen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om kommuners tillsyn.

### **Förelägganden**

#### 5 b §

*Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen enligt 3 kap. och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt 3 kap. och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap.*

*Ett föreläggande får förenas med vite.*



#### 5 c §

*Ett beslut om föreläggande enligt 5 b § ska föregås av samråd med den kommun eller den myndighet som enligt miljöbalken eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av miljöbalken har det operativa tillsynsansvaret över den verksamhet som föreläggandet avser.*

#### 8 §<sup>9</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för

1. tillsyn,

2. provning och granskning av material och utrustning till fartyg, och

3. ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

2. provning och granskning av material och utrustning till fartyg,

3. ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och

4. förande av ett hamnregister.

*En kommun som utövar tillsyn enligt 5 a § får meddela föreskrifter om avgifter för tillsynen, för godkännande av planer för mottagning och hantering av avfall från fartyg och för övrig ärendehandläggning.*

#### **Sanktionsavgift**

##### 11 a §

*Tillsynsmyndigheten ska påföra en sanktionsavgift vid överträdelse av denna lag eller av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, om överträdelsen avser skyldigheten att*

*1. ha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,*

*2. ha anordningar för mottagning av avfall från fartyg enligt*

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2010:1558.

*3 kap. 1–3 §§ eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av de paragraferna,*

*3. anmäla det avfall som ska lämnas i hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,*

*4. lämna avfall från fartyget i hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,*

*5. lämna kvitto på mottaget avfall enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,*

*6. rapportera uppgifterna på kvittot enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,*

*7. spara förhandsanmälan eller avfallsavlämningskvittot ombord enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §.*

*Sanktionsavgiften tillfaller staten.*

#### *11 b §*

*Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgiftens storlek och vem som ska påföras sanktionsavgiften.*

#### *11 c §*

*En sanktionsavgift får inte påföras för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite, om det har gjorts en ansökan om utdömande av vitet.*

#### *11 d §*

*Tillsynsmyndigheten får helt eller delvis avstå från att ta ut sanktionsavgiften om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna framstår som oskäligt att ta ut avgiften.*

#### *11 e §*

*En sanktionsavgift får endast beslutas om den som avgiften gäller har getts tillfälle att yttra sig inom*

*två år från det att överträdelsen ägde rum.*

*11 f §*

*En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten inom 30 dagar efter det att ett beslut om avgiften har fått laga kraft eller inom den längre tid som anges i beslutet.*

*11 g §*

*Ett beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i 11 f §.*

*11 h §*

*Om sanktionsavgiften inte har betalats inom den tid som anges i 11 f §, ska tillsynsmyndigheten lämna den obetalda avgiften för indrivning. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.*

*11 i §*

*En sanktionsavgift behöver inte betalas om beslutet inte har verkställts inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.*

**7 kap.**

**6 a §<sup>10</sup>**

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har ingått.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av första stycket, får Transportstyrelsen även förbjuda svenska hamnar att ta emot det fartyget. Detsamma gäller om fartyget har förbjudits att anlöpa

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av första stycket, får Transportstyrelsen även förbjuda svenska hamnar att ta emot det fartyget. Detsamma gäller om fartyget har förbjudits att anlöpa

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2010:1359.

hamn med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94.

hamn med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 av den 13 juni 2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov, i den ursprungliga lydelsen.

#### 6 b §<sup>11</sup>

*Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs med stöd av 3 kap. 8 § 1 om skyldighet att lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning, får Transportstyrelsen eller annan myndighet som regeringen utser förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn.*

*Om den myndighet som regeringen har utsett med stöd av 6 kap. 5 a § första stycket har informerats om att ett fartyg har lämnat närmast föregående hamn utan att den skyldighet att lämna avfall som gäller där har fullgjorts och hamnen finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), skall myndigheten förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn. Fartyget skall inte tillåtas att lämna hamnen förrän det har kontrollerats om fartyget har efterlevt de bestämmelser som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester.*

*Om ett fartyg inte följer föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § 1, får Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn.*

#### 7 §<sup>12</sup>

*Beslut enligt 4, 5, 6 a § eller 6 b § första stycket om förbud skall*

*Beslut enligt 4, 5, 6 a eller 6 b § om förbud ska innehålla uppgift om*

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2008:1364.

Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2002:874.

innehålla uppgift om de åtgärder som *skall* vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 eller 5 § *skall* innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna *skall* vara vidtagna.

de åtgärder som *ska* vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 eller 5 § *ska* innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna *ska* vara vidtagna

## 9 kap.

### 2 §<sup>13</sup>

Beslut som har *meddelats* av Transportstyrelsen i frågor som avses i 3 kap. 9 § eller 7 kap. 4 § första stycket, 5, 6, 6 a eller 6 b § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

*Följande* beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol:

– beslut som har *fattats* av Transportstyrelsen som rör en sådan fråga som avses i 3 kap. 9 §, 6 kap. 5 b och 11 a–11 i §§ och 7 kap. 4 § första stycket och 5, 6, 6 a och 6 b §§,

– beslut som har *fattats* av en kommun som rör en sådan fråga som avses i 3 kap. 9 § och 6 kap. 5 b och 11 a–11 i §§.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut i andra frågor som avses i 1–7 kap. får överklagas hos

1. Transportstyrelsen, om beslutet har meddelats av en annan myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet och inte heller kommunal myndighet, eller

2. regeringen, om beslutet har meddelats av Transportstyrelsen eller av en annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet.

### 6 §<sup>14</sup>

Kustbevakningens beslut och domstols dom varigenom vattenföroreningsavgift påförs får verkställas genast, om inte annat förordnas eller säkerhet ställs för avgiftsskyldighetens fullgörande. Om verkställigheten gäller i övrigt vad som föreskrivs i utsökningsbalken om allmänt mål. Utmätt egendom får dock inte säljas utan gäldenärens samtycke, förrän beslutet eller domen har vunnit laga kraft.

Andra beslut i frågor som avses i 1–8 kap. gäller omedelbart, om inte annat föreskrivs i beslutet. I fråga om beslut som *skall* underställas Transportstyrelsen eller *kustbevakningen* kan Transportstyrelsen eller *kustbevakningen* förordna att beslutet tills vidare inte *skall* gälla.

Andra beslut i frågor som avses i 1–8 kap., *dock inte beslut om sanktionsavgift*, gäller omedelbart, om inte *något* annat föreskrivs i beslutet. I fråga om beslut som *ska* underställas Transportstyrelsen eller *Kustbevakningen* kan Transportstyrelsen eller *Kustbevakningen* förordna att beslutet tills vidare inte *ska* gälla.

<sup>13</sup> Senaste lydelse 2008:1364.

<sup>14</sup> Senaste lydelse 2008:1364.

## 10 kap.

### 3 §<sup>15</sup>

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. en föreskrift om begränsning av eller förbud mot trafik eller läktring av skadliga ämnen som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,

2. ett förbud eller föreläggande i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,

3. ett förbud i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 a §, eller

4. ett beslut om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som har meddelats med stöd av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov.

4. ett beslut om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som har meddelats med stöd av förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov, i den ursprungliga lydelsen.

### 4 §<sup>16</sup>

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som i strid med en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § 1 uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att lämna avfall som innehåller olja eller andra skadliga ämnen till en mottagningsanordning,

2. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg i strid med ett förbud som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 §,

3. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift a) om hantering av skadliga ämnen som har meddelats med stöd av 4 kap. 3 §,

b) om dagböcker och andra handlingar som har meddelats med stöd av 5 kap. 1 §, eller

c) om skyldighet att rapportera utsläpp och andra händelser eller att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §,

4. den som uppsåtligen bryter mot föreskriften i 5 kap. 2 § första

1. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg i strid med ett förbud som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 §,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift a) om hantering av skadliga ämnen som har meddelats med stöd av 4 kap. 3 §,

b) om dagböcker och andra handlingar som har meddelats med stöd av 5 kap. 1 §, eller

c) om skyldighet att rapportera utsläpp och andra händelser eller att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §,

3. den som uppsåtligen bryter mot föreskriften i 5 kap. 2 § första

<sup>15</sup> Senaste lydelse 2003:366.

<sup>16</sup> Senaste lydelse 2001:1294.

stycket om skyldighet att hålla dagbok och andra handlingar tillgängliga,

5. ett fartygs redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget *undergår* sådan besiktning som anges i 6 kap. 1 §.

stycket om skyldighet att hålla dagbok och andra handlingar tillgängliga,

4. ett fartygs redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget *genomgår* sådan besiktning som anges i 6 kap. 1 §.

## 5 §<sup>17</sup>

Till böter döms

1. den som uppsåtligen bryter mot förbudet att ta ut avgift för mottagning, behandling eller annan hantering av avfall enligt 3 kap. 4 § första stycket eller 5 § eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 4 § andra stycket,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att lämna sådana uppgifter som avses i 3 kap. 6 § eller bryter mot ett förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet enligt 3 kap. 6 § eller bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av samma paragraf,

3. den som uppsåtligen lämnar en oriktig uppgift till en tillsynsmyndighet för att få ett certifikat som utfärdas med stöd av denna lag eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd,

4. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om märkning av olja som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket,

5. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att i förväg anmäla avlämning av avfall enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § 2.

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet enligt 3 kap. 6 § eller bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av samma paragraf,

2. den som uppsåtligen lämnar en oriktig uppgift till en tillsynsmyndighet för att få ett certifikat som utfärdas med stöd av denna lag eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd,

3. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om märkning av olja som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket.

<sup>17</sup> Senaste lydelse 2001:1294.

*Ett fartygs redare eller ägare ska göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra någon av följande gärningar:*

1. *Släpps* ett skadligt ämne ut i strid med ett förbud som gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket eller mot 2 kap. 4 § eller i strid med en föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §,

2. *åsidosätts* en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 eller 3 § eller 7 kap. 1 eller 2 §,

3. *överträds* ett förbud eller *åsidosätts* ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,

4. *överträds* ett förbud som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 a §,

5. *åsidosätts* en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket, eller

6. *används* ett fartyg i strid med ett beslut som har meddelats med stöd av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov,

*döms fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade.*

1. *utsläpp* av ett skadligt ämne i strid med ett förbud som gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket eller mot 2 kap. 4 § eller i strid med en föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §,

2. *åsidosättande* av en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 eller 3 § eller 7 kap. 1, 2 eller 11 §.

3. *överträdelse* av ett förbud eller ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4, 5 eller 6 § eller med stöd av föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 a §, eller

4. *användning* av ett fartyg i strid med ett beslut som har meddelats med stöd av förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov, i den ursprungliga lydelsen.



*Om fartygets redare eller ägare  
inte gör vad som skäligen kan  
fordras för att förhindra någon av  
gärningarna i första stycket, döms  
han eller hon som om han eller hon  
själv hade begått gärningen.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2022.

## 1.2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 4 a § och 8 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### **4 a §<sup>1</sup>**

En dokumentationskontroll ska göras av fartyg som omfattas av krav på egenkontroll enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 8. Vid kontrollen ska tillsynsmyndigheten pröva om fartyget motsvarar föreskrivna krav med ledning av de handlingar som ska finnas för fartyget enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

En dokumentationskontroll ska göras av fartyg som omfattas av krav på egenkontroll enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 7. Vid kontrollen ska tillsynsmyndigheten pröva om fartyget motsvarar föreskrivna krav med ledning av de handlingar som ska finnas för fartyget enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

### **8 kap.**

#### **2 §<sup>2</sup>**

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som utfärdats enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § eller enligt förordning (EG) nr 336/2006 eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som ska ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg eller dess utrustning i strid med någon bestämmelse i ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som avses i 2,

4. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att det är försett med föreskrivna fribordsmärken,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att den

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2017:306.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2009:59.

som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskin-personalen utan tillstånd anställs av någon annan än redaren eller ägaren,

6. befälhavare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter,

7. redare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att fartyget framförs i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter,

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn eller redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att rederiverksamhet undergår tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

9. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots när han eller hon är skyldig att göra det på grund av en särskild föreskrift, och

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 6.

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 5.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2022.

### 1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg<sup>2</sup>

*dels* att 3 kap. 6 § ska upphöra att gälla,

*dels* att 1 kap. 2 §, 3 kap. 11–13 §§, 6 kap. 14 och 15 §§ och 9 kap. 1 och 15 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas ett nytt kapitel, 8 a kap. och tio nya paragrafer, 1 kap. 3 §, 3 kap. 14 §, 6 kap. 15 a och 15 b §§ och 9 kap. 17–22 §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **1 kap.**

##### 2 §<sup>3</sup>

Transportstyrelsen får meddela sådana föreskrifter som avses i 1 kap. 3 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och som avser oljetankfartyg eller andra skadliga ämnen än olja och skadliga flytande ämnen i bulk.

*Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om vad som vid tillämpningen av denna förordning förstås med hamn och kemikalietankfartyg.*

Transportstyrelsen får också meddela sådana föreskrifter som avses i 2 kap. 3 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och som avser förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än skadliga flytande ämnen i bulk.

Transportstyrelsen får också meddela sådana föreskrifter som avses i 2 kap. 3 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och som avser förbud mot utsläpp av andra skadliga ämnen än skadliga flytande ämnen i bulk.

##### 3 §

*Med hamn avses i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och denna förordning en plats eller ett*

<sup>1</sup> Jfr 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> Förordningen omtryckt 1983:59.

Senaste lydelse av

förordningens rubrik 1996:528

3 kap. 6 § 1996:528.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2008:1127. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

geografiskt område som har skapats genom sådana förbättringsarbeten och med sådan utrustning som huvudsakligen utformats så att det blir möjligt att ta emot fartyg, inbegripet ankarplatser inom hamnen.

Med hamn avses inte

1. bryggor för fritidsbåtar som används huvudsakligen för transport till öar eller andra platser där båtinnhavaren har tillgång till en permanent eller tillfällig bostad,

2. bryggor i anslutning till restauranger, affärer, nöjesfält, turistattraktioner och andra likande inrättningar, om bryggorna används huvudsakligen för att besöka eller uträtta ärenden hos inrättningen i fråga eller någon annanstans,

3. bryggor för fritidsbåtar i anslutning till bostadsområden om bryggorna används endast av boende i området eller tillfälliga besökare till de boende,

4. bryggor på klubbholmar om bryggorna används huvudsakligen av medlemmar och tillfälliga icke-betalande besökare till medlemmarna och inte används som hemmahamn,

5. naturhamnar,

6. bryggor på fastigheter för bostadsändamål om bryggorna används endast för privat förtöjning av fritidsbåtar som tillhör den som bor på eller i direkt anslutning till fastigheten eller av tillfälliga besökare till en sådan boende,

7. bryggor som används endast i inrikestrafik för mycket kort tilläggning för att hämta och lämna i första hand passagerare,

8. vägfärjelägen,

9. bryggor som används tillfälligt vid slussning och broöppning,

10. små bryggor av enkel beskaffenhet som endast används

av fritidsbåtar om avfallsmängden från båtarna är försumbar.

### 3 kap.

#### 11 §<sup>4</sup>

Föreskrifter enligt 3 kap. 7 § samt 8 § 2 och 3 lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg meddelas av Transportstyrelsen. Föreskrifter enligt 3 kap. 4 § och 8 § 2–5 lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg får meddelas av Transportstyrelsen om inte annat följer av denna förordning.

Bestämmelser om tillstånds- och anmälningsplikt i fråga om mottagnings- och behandlingsanordningar finns i 9 kap. miljöbalken, förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd samt miljöprövningsförordningen (2013:251).

#### 12 §<sup>5</sup>

Innan ett fartyg avgår från en svensk hamn skall det till en mottagningsanordning avlämna allt sådant avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift och som det är förbjudet att släppa ut. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om denna skyldighet. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om skyldigheten att avlämna *lastrester*. Innan ett fartyg avgår från en svensk hamn ska det till en mottagningsanordning avlämna allt sådant avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift och som det är förbjudet att släppa ut. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om denna skyldighet. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om skyldigheten att avlämna *passivt uppfiskat avfall*.

#### 13 §<sup>6</sup>

Den som ansvarar för en mottagningsanordning skall efter samråd med kommunen upprätta en avfallshanteringsplan. Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om sådana planer. Den som ansvarar för en mottagningsanordning ska ha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg.

#### 14 §

I avfallsförordningen (2020:614) finns bestämmelser om utsortering och separat insamling av avfall och andra bestämmelser om hantering av avfall.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2013:258.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2008:1127.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2008:1127.

## 6 kap.

### 14 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. *tillsynsförrättningar* enligt 1. *tillsyn* enligt 6 kap. 4 § lagen 6 kap. 4 § lagen (1980:424) om (1980:424) om åtgärder mot åtgärder mot förorening från fartyg, förorening från fartyg, och och

2. avgifter till staten för tillsyn, provning och granskning av material och utrustning till fartyg samt ärendehandläggning enligt 6 kap. 8 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Avgifter till staten för tillsyn enligt första stycket 2 får bestämmas upp till full kostnadstäckning.

Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om sådana undantag som avses i 6 kap. 3 § tredje stycket lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.

### 15 §<sup>7</sup>

Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i 3 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och föreskrifter som har meddelats med stöd av  *dessa bestämmelser*  utövas av Transportstyrelsen.  *Detta*  gäller dock inte i fråga om sådana mottagnings- och behandlingsanordningar som uteslutande används av örlogsfartyg.

Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i 3 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och föreskrifter som har meddelats med stöd av  *de bestämmelserna*  utövas av Transportstyrelsen.  *Det*  gäller dock inte i fråga om

– sådana mottagnings- och behandlingsanordningar som uteslutande används av örlogsfartyg,  *och*

–  *mottagningsanordningar i fritidsbåtshamnar.*

*Transportstyrelsen meddelar föreskrifter om tillsynen.*

### 15 a §

*Transportstyrelsen ska ge kommunerna tillsynsvägledning i frågor som rör kommuners tillsyn över mottagningsanordningar i fritidsbåtshamnar enligt 3 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.*

### 15 b §

*En kommun som har godkänt en fritidsbåtshamns plan för mottagning och hantering av avfall*

<sup>7</sup> Ändringen innebär att andra stycket tas bort.

från fartyg ska lämna information om innehållet i planen till Transportstyrelsen.

## **8 a kap. Sanktionsavgift**

### **1 §**

Sanktionsavgifter enligt 6 kap. 11 a § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg ska bestämmas till de belopp som anges i 2–8 §§.

### **2 §**

Om en hamn inte har en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg, påförs hamnen sanktionsavgift med

- 15 000 kr för fritidsbåtshamnar, och
- 50 000 kronor för övriga hamnar.

### **3 §**

Om en hamn inte har anordningar för mottagning av avfall från fartyg, påförs hamnen sanktionsavgift med

- 40 000 kronor för fritidsbåtshamnar, och
- 135 000 kronor för övriga hamnar.

### **4 §**

Om avfallsavlämning inte har föranmälts, påförs fartygets redare eller ägare sanktionsavgift med 15 000 kronor.

5 § Om ett fartyg inte har lämnat avfall, påförs fartygets redare eller ägare sanktionsavgift enligt tabellen.

<u>Bruttodräktighet</u>	<u>Avgift</u> <u>(kronor)</u>
≤ 50	2 500
51–500	10 000
501–3 000	15 000



3 001–15 000	20 000
15 001–50 000	35 000
> 50 001	50 000

#### 6 §

*Om kvitto för mottaget avfall inte har lämnats, påförs hamnen sanktionsavgift med 10 000 kronor.*

*7 § Om uppgifter från avfallsavlämningskvittot inte rapporteras, påförs fartygets redare eller ägare sanktionsavgift med 10 000 kronor.*

#### 8 §

*Om förhandsanmälan eller avfallsavlämningskvittot inte sparas ombord, påförs fartygets redare eller ägare sanktionsavgift med 10 000 kronor.*

### 9 kap.

#### 1 §<sup>8</sup>

Transportstyrelsen får *föreskriva* eller i enskilda fall medge undantag från de bestämmelser som anges i 2 kap. 2 § första stycket, 3 kap. 1 § första stycket eller 3 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg i annat hänseende än som anges i denna förordning *eller* från bestämmelserna i 3 kap. 2, 3, 5, 12 och 13 §§ eller 5 kap. 1 och 2 §§ *förordningen. När undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas.*

Transportstyrelsen får *meddela föreskrifter om* och i enskilda fall medge undantag från de bestämmelser som anges i 2 kap. 2 § första stycket, 3 kap. 1 § första stycket eller 3 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg i annat hänseende än som anges i denna förordning *och* från bestämmelserna i 3 kap. 2, 3, 5, 11 och 12 §§ eller 5 kap. 1 och 2 §§ *i denna förordning.*

*Beslut om undantag får förenas med villkor.*

#### 15 §<sup>9</sup>

Transportstyrelsen är behörig myndighet att pröva sådana frågor och fullgöra *sådana* uppgifter som *åligger en medlemsstat* enligt Europaparlamentets och rådets

Transportstyrelsen är behörig myndighet att pröva sådana frågor och fullgöra *de* uppgifter som *Sverige har* enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU)

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2008:1127.

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2002:698.

förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94.

nr 530/2012 av den 13 juni 2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov, i den ursprungliga lydelsen.

#### 17 §

Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som Sverige har som medlemsstat enligt artiklarna 4.3, 7.2 andra stycket, 8.7, 9.2, 9.3, 13.3 och 14.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och om upphävande av direktiv 2000/59/EG, i den ursprungliga lydelsen.

#### 18 §

Transportstyrelsen får meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och denna förordning. Om sådana föreskrifter avser verkställighet av 3 kap. 13 § får Transportstyrelsen, efter att ha gett Naturvårdsverket tillfälle att yttra sig, meddela föreskrifterna.

#### 19 §

Transportstyrelsen får 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 från fartyg (hamnregistret).

Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för hamnregistret.

#### 20 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna uppgifter till hamnregistret.

#### 21 §

*Personuppgifter får behandlas i hamnregistret om det behövs för Transportstyrelsens och kommunernas godkännande av hamnars planer för mottagning och hantering av avfall från fartyg, tillsyn och övrig ärendehandläggning enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.*

*Personuppgifter som behandlas för ändamål som anges i första stycket får också behandlas för att fullgöra uppgiftslämnande i överensstämmelse med lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.*

#### 22 §

*Kommuner får medges direktåtkomst till hamnregistret.*

*En kommun får ges direktåtkomst endast till uppgifter om hamnar inom den egna kommunen. Om kommunen med stöd av 9 kap. kommunallagen (2017:725) utövar tillsyn över hamnar inom en annan kommun, får direktåtkomst ges även till uppgifter om dessa hamnar.*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 november 2022.

## 1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> att 2 § förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>2</sup>

Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att

1. tillhandahålla lotsning,
2. i egenskap av infrastrukturhållare för farleder svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder,
3. tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst samt vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande för behandlingen av skadade eller sjuka personer, utföra transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman, om verkets resurser är lämpliga för uppgiften och det kan ske utan allvarligt hinder mot dess ordinarie verksamhet eller dess medverkan enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor,
4. svara för isbrytning,
5. verka inom sitt ansvarsområde för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras,
6. svara för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning),
7. svara för samordning av sjögeografisk information inom Sverige,
8. redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt svara för skötsel och tillsyn av dessa gränzers utmärkning,
9. svara för beredskapsplanläggning i fråga om sjötransporter,
10. årligen bistå Trafikanalys i dess uppdrag att till regeringen redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen,
11. planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet försjöfolk i enlighet med bestämmelserna i 2006 års sjöarbetskonvention,
12. tillhandahålla sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS) och automatiskt fartygsidentifikationssystem (AIS),
13. svara för övervakning och för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS) och trafiksepareringssystem (TSS),
14. tillhandahålla ett nationellt system för maritim information (Safe Sea Net Sweden) och se till att detta system svarar mot Europeiska unionens

<sup>1</sup> Jfr 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> Senaste lydelse 2020:229.

system för informationsutbyte inom sjöfarten (Safe Sea Net) enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik inom gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, i lydelsen enligt kommissionens direktiv 2014/100/EU,

15. svara för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg anmäler sig och lämnar de uppgifter i det nationella systemet för maritim information som följer av Transportstyrelsens föreskrifter,

16. tillhandahålla ett system för harmonisering och samordning av rapporteringsformaliteter (Single Window) och ansvara för samarbetet med Europeiska kommissionen och andra medlemsstater i fråga om att utveckla metoder för harmonisering och samordning av rapporteringsformaliteterna enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 av den 15 november 2017 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, och

16. tillhandahålla ett system för harmonisering och samordning av rapporteringsformaliteter (Single Window) och ansvara för samarbetet med Europeiska kommissionen och andra medlemsstater i fråga om att utveckla metoder för harmonisering och samordning av rapporteringsformaliteterna enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883, och

17. svara för incidentrapportering hela dygnet och i övrigt utföra de uppgifter som anges i artikel 21 i direktiv 2002/59/EG, i den ursprungliga lydelsen.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 november 2022.

## 2 Mottagning av avfall från fartyg i hamn enligt EU-rätten

### 2.1 2000 års mottagningsdirektiv

Bestämmelser om hur hamnar ska hantera avfall från fartyg har funnits i EU-rätten sedan början av 2000-talet. Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (2000 års mottagningsdirektiv) infördes för att öka tillgången till och användningen av mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och lastrester i syfte att förbättra skyddet av den marina miljön. Direktivet kompletterar de internationella bestämmelserna om förbud mot att släppa ut visst avfall från fartyg till havs genom att direktivet anger att medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att se till att det finns tillgång till adekvata mottagningsanordningar för fartyg som anlöper hamnarna, så att fartygen kan lämna sådant avfall som inte får släppas ut till havs. Direktivet kräver att det för varje hamn ska utarbetas och genomföras en plan för mottagande och hantering av avfall. Planen ska godkännas av medlemsstaten, som också ska övervaka att planen genomförs. Befälhavare på fartyg ska anmäla i förväg vilket avfall som fartyget avser att lämna. Befälhavaren är skyldig att lämna allt fartygsgenererat avfall i en hamn innan fartyget lämnar hamnen. Hamnarna är skyldiga att ta ut en avgift som täcker kostnaderna för att ta hand om avfallet, men kostnadstäckningssystemet får inte utgöra ett incitament för att släppa ut avfallet i havet. Därför gäller som huvudregel att avgiften ska vara generell och tas ut av alla fartyg som anlöper hamnen, oavsett vilken mängd avfall som fartyget lämnar, den s.k. no special fee-principen.

### 2.2 2000 års mottagningsdirektiv följdes inte tillräckligt bra

Enligt kommissionens översyn av 2000 års mottagningsdirektiv fanns det flera problem med genomförandet och tillämpningen av direktivet. Många bestämmelser i direktivet tolkades och tillämpades mycket olika av medlemsstaterna. Avgiftssättningen i hamnarna ledde inte till att avfall lämnades i hamn i önskvärd omfattning. Principen om no special fee tillämpades olika, vilket gjorde att hamnar i vissa medlemsländer fick ta emot en omotiverat stor andel av det fartygsgenererade avfallet. Den faktiska tillgången på mottagningsanordningar brast i många hamnar. Tillämpningen av direktivet i hamnar som i huvudsak ägnar sig åt fritidsbåtsverksamhet brast. Efter direktivets antagande fortsatte förändringar i det internationella regelverket om förbud mot utsläpp från fartyg av olika typer av avfall att förändras, vilket bl.a. innebar att fler ämnen blev förbjudna att släppas ut från fartyg, vilket i sin tur medförde ett behov av fler typer av mottagningsanläggningar. EU:s kontinuerligt ökande ambition när det gäller skydd och bevarande av havsmiljön var också en anledning till att direktivet inte längre ansågs ge ett tillräckligt

skydd. Bland annat hade den ökade förekomsten av plast och rester av fiskeredskap i unionens havsområden gjort att det fanns ett ökat behov av avlämning och mottagning av sådant avfall i hamnarna.

## 2.3 Ett nytt direktiv om mottagningsanordningar i hamn ökar kraven på kontroll och rapportering

### **Inledning**

Bristerna i 2000 års mottagningsdirektiv ledde slutligen till antagandet av ett nytt direktiv, 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. Direktivet finns som *bilaga* till denna promemoria.

Det nya direktivet har i huvudsak samma innehåll som det gamla direktivets, men i vissa delar har skärpningar och tillägg gjorts för att åtgärda de problem som funnits med 2000 års mottagningsdirektiv. I detta avsnitt lämnas en kort redogörelse för innehållet i det nya direktivet.

### **Syfte**

Syftet med direktivet är att skydda den marina miljön mot de negativa effekterna av utsläpp av avfall från fartyg som anlöper hamnar i unionen. Detta ska uppnås samtidigt som en smidigt fungerande sjöfart säkerställs genom att förbättra tillgången till och användningen av adekvata mottagningsanordningar i hamn och avlämningen av avfall till dessa anordningar.

### **Tillämpningsområde**

Direktivet gäller alla fartyg med undantag av statsfartyg, oberoende av flagg, som anlöper en medlemsstats hamn samt alla hamnar som normalt anlöps av dessa fartyg. Fritidsbåtar med en skrovlängd om minst 2,5 meter omfattas. Med hamn avses en plats eller ett geografiskt område som tillskapats genom sådana förbättringsarbeten och med sådan utrustning som huvudsakligen utformats så att det blir möjligt att ta emot fartyg.

### **Mottagning och hantering av avfall i hamn**

Medlemsstaterna ska säkerställa att det finns tillgång till mottagningsanordningar i hamn som är adekvata för att tillgodose behoven hos de fartyg som normalt använder hamnen. En plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg (avfallshanteringsplan) ska upprättas och genomföras för varje hamn efter samråd med de berörda parterna. Information om avfallshanteringsplanerna ska meddelas fartygsoperatörerna och göras offentlig.

Små, icke-kommersiella hamnar som kännetecknas av sällsynt eller lite trafik bestående enbart av fritidsbåtar får undantas från krav att upprätta planer, om deras mottagningsanordningar är integrerade i det avfallshanteringssystem som förvaltas av kommunen. Hamnarnas avfallshanteringsplaner ska godkännas av medlemsstaten.

### **Avlämning av avfall från fartyg**

Operatören av, agenten för eller befälhavaren på ett fartyg ska på förhand anmäla vilket avfall fartyget avser att lämna i den hamn som avses att anlöpas. Befälhavaren är därefter skyldig att lämna allt avfall som medförs ombord till en mottagningsanordning i hamn. Vissa undantag från avlämningskravet finns för t.ex. fartyg i tidtabellsbunden trafik.

Operatören för mottagningsanordningen ska lämna kvitto på lämnat avfall till befälhavaren. Kravet att lämna kvitto gäller inte för små hamnar med obemannade mottagningsanordningar eller som är avlägset belägna, förutsatt att medlemsstaten har anmält vilka dessa hamnar är i unionens befintliga system för informationsutbyte inom sjöfarten, det s.k. Safe Sea Net. (Safe Sea Net upprättades genom direktiv 2002/59/EG.)

### **Avgifter för mottagning av avfall**

Medlemsstaterna ska säkerställa att kostnaderna för drift av mottagningsanordningarna täcks genom en avgift. Kostnadstäckningssystemet får inte utgöra ett incitament för att släppa ut avfallet till havs. Direktivet innehåller mycket detaljerade bestämmelser om hur avgiften ska beräknas. I korthet ska avgiften vara generell och indirekt, dvs. inte baseras på vilket avfall som lämnas. Det finns möjligheter att sätta ned avgiften t.ex. om fartyget går i närsjöfart eller om fartyget genererar mindre avfall och hanterar avfallet på ett hållbart och miljövänligt sätt.

### **Kontroll av efterlevnaden**

Medlemsstaterna ska säkerställa att alla fartyg underkastas inspektioner för att kontrollera att de uppfyller kraven. Minst 15 procent av fartygen som anlöper en medlemsstats hamnar ska inspekteras enligt ett riskbaserat urvalssystem.

### **Registrering av information**

Direktivet innehåller skyldigheter att registrera information om hamnarna och deras planer, undantag, anmälda och mottagna avfallsmängder, inspektioner m.m. i Safe Sea Net.

### **Sanktioner**

Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas och vidta alla nödvändiga åtgärder för



att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

## Genomförandetidpunkt

Medlemsstaterna ska enligt artikel 24 senast den 28 juni 2021 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet. Det svenska genomförandet är därför försenat. Sverige mottog den 26 juli 2021 en formell underrättelse om för sent genomförande av direktivet. Regeringen besvarade den formella underrättelsen den 23 september 2021.

## 3 Nordisk utblick

### 3.1 Finland

Finland har, precis som Sverige, en lång kust och många insjöar. Sjöfarten, däribland fritidssjöfarten, är omfattande. Fritidsbåtslivet med båtklubbar, gästhamnar och privata brygganläggningar har stora likheter med det svenska systemet. I likhet med andra EU-länder hade Finland tidigare en reglering om mottagningsanordningar i hamnar för avfall från fartyg. Finland har nu gjort ändringar i regelverket till följd av det nya direktivet.

För handelssjöfarten och dess hamnar är de nya finska bestämmelserna i huvudsak oförändrade. Alla handelshamnar omfattas exempelvis. Skyldigheten att ta emot avfall har utvidgats till att omfatta även fiskehamnar samt förbindelsefartygs- och vattenbusshamnar. Hamnar för handelssjöfarten ska i fortsättningen ta emot även bioavfall, papp och papper samt annat kommunalt avfall.

En av de mer betydande ändringar som gjorts till följd av direktivet är att fartygsavfall i fortsättningen ska tas emot och en avfallshanteringsplan utarbetas i sådana småbåtshamnar vid kusten och insjöarna som har minst 25 båtplatser. Tidigare har kraven gällt småbåtshamnar med minst 50 platser. Denna ändring uppskattas medföra att ytterligare flera hundra hamnar kommer att omfattas. Privata stug- och gårdsbryggor, båtplatser, stugförbindelsebryggor, gemensamma stränder samt handels- och restaurangbryggor som används för kortvarig förtöjning undantas från regleringen. I så kallade hemmahamnar ska det gå att ta emot oljehaltigt och farligt avfall, blandavfall och toalettavfall. I gästhamnar ska blandavfall och toalettavfall tas emot. Den som driver en hamn kan avtala om användningen av en mottagningsanordning i närområdet. Avfallshanteringsplanen ska godkännas av den närings-, trafik- och miljöcentral inom vars verksamhetsområde hamnen ligger.

Kravet att lämna kvitto på mottaget avfall tillämpas inte på hamnar som endast kan ta emot fartyg med en dödvikt på mindre än 1 350 ton och som har obemannade mottagningsanordningar. Den som godkänner hamnens avfallshanteringsplan ska meddela beviljande undantag från krav på kvittolämning genom att ange hamnens namn och position via Safe Sea Net.

De nya reglerna trädde i kraft den 1 juli 2021, men det gäller en övergångsperiod för att ordna avfallshanteringen till den 30 april 2022.

### 3.2 Danmark

Även Danmark har genomfört direktivet. Den danska lagstiftningen om mottagning av avfall från fartyg gäller alla hamnar. Endast hamnar som uteslutande används av statsfartyg är undantagna från krav att ha mottagningsanordningar. Hamnarna ska ha mottagningsanordningar för allt avfall som genereras på fartyg som normalt anlöper hamnen. En möjlighet finns för två eller flera hamnar att gemensamt driva mottagningsanordningar, eller att hänvisa fartyg till en annan hamns mottagningsanordningar. Fritidsbåtshamnar är undantagna från vissa krav, exempelvis behöver dessa hamnar inte ha mottagningsanordningar för oljeblandat spillvatten. Små, obemannade hamnar behöver inte lämna kvitto på lämnat avfall om hamnens namn och plats har rapporterats i Safe Sea Net.

En hamns avfallshanteringsplan ska godkännas av Miljöstyrelsen, dvs. den centrala förvaltningsmyndigheten på miljöskyddsområdet. Små icke-kommersiella hamnar som har endast begränsad trafik av fritidsbåtar kan efter ansökan få undantag från kravet att upprätta en avfallshanteringsplan, om hamnens mottagningsanordningar är integrerade i det kommunala avfallshanteringssystemet och hamnen informerar användarna om avfallshanteringssystemet. Miljöstyrelsen ska i Safe Sea Net rapportera namn och plats på de hamnar som har undantagits från krav på att upprätta en sådan plan.

Författningsändringarna som genomför direktivet trädde i kraft den 28 juni 2021.

### 3.3 Norge

Liksom Finland har även Norge redan tidigare haft en reglering av mottagning av avfall från fartyg. Direktivet omfattas av EES-avtalet. Norge hade vid tidpunkten för framtagandet av denna promemoria inte genomfört direktivet, men ett förslag till genomförande har sänts på remiss. Av förslaget framgår bland annat följande.

Generellt införs fler och tydligare krav på uppföljning, rapportering av och tillsyn över fartygens skyldigheter, och kraven på hamnars mottagning av avfall ökas. Avfall från fartyg ska samlas in och sorteras på ett sätt som ökar återanvändning och materialåtervinning. Samtliga hamnar omfattas av kraven, men mindre fritidsbåtshamnar undantas från kravet att ha en avfallshanteringsplan om de omfattas av kommunernas avfallshantering och hamnarna informerar användarna om avfallshanteringen. Namn och plats på hamnarna som undantas från krav att ha en sådan plan ska rapporteras i Safe Sea Net. Hamnarnas planer ska godkännas av statsförvaltaren, vilket i stort motsvarar det svenska landshövdingeämbetet. Små hamnar som har obemannade mottagningsanordningar föreslås inte behöva lämna kvitto på mottaget

avfall förutsatt att hamnarna registreras med namn och plats i Safe Sea Net.

Förslagen kommer att reducera arbetsbördan för bland annat hamnar och kommuner. Den nya kraven kommer att medföra vissa etableringskostnader för hamnar som i dag inte har anläggningar för sortering av avfall, men kostnaderna ska täckas av fartygen.

Remisstiden löper till den 7 januari 2022. Något datum för ikraftträdande anges inte i det remitterade förslaget.

## 4 Genomförande av direktivet på lag- och förordningsnivå

### 4.1 Två centrala begrepp

#### 4.1.1 Begreppet hamn förtydligas

**Förslag:** Med hamn ska avses en plats eller ett geografiskt område som har skapats genom sådana förbättringsarbeten och med sådan utrustning som huvudsakligen utformats så att det blir möjligt att ta emot fartyg, inbegripet ankarplatser inom hamnen.

Med hamn ska inte avses

- bryggor för fritidsbåtar som används huvudsakligen för transport till öar eller andra platser där båtinnehavaren har tillgång till en permanent eller tillfällig bostad,

- bryggor i anslutning till restauranger, affärer, nöjesfält, turistattraktioner och andra likande inrättningar, om bryggorna används huvudsakligen för att besöka eller utträta ärenden,

- bryggor för fritidsbåtar i anslutning till bostadsområden om bryggorna används endast av boende i området eller tillfälliga besökare till de boende,

- bryggor på klubbholmar om bryggorna används huvudsakligen av medlemmar och tillfälliga icke-betalande besökare till medlemmarna och inte används som hemmahamn,

- naturhamnar,

- bryggor på fastigheter för bostadsändamål om bryggorna används endast för privat förtöjning av fritidsbåtar som tillhör den som bor på eller i direkt anslutning till fastigheten eller av tillfälliga besökare till en sådan boende,

- bryggor som används endast i inrikestrafik för mycket kort tilläggning för att hämta och lämna i första hand passagerare,

- vägfärjelägen,

- bryggor som används tillfälligt vid slussning och broöppning, eller

- små bryggor av enkel beskaffenhet som endast används av fritidsbåtar, om avfallsmängden från båtarna är försumbar.

#### Skälen för förslaget

##### *Allmänt om begreppet hamn*

Direktivet reglerar i huvudsak en skyldighet för hamnar att ha mottagningsanordningar för att ta emot avfall från de fartyg som normalt anlöper hamnen. Begreppet hamn är därför av central betydelse för genomförandet av direktivet. Direktivet anger i artikel 2.9 att med hamn avses en plats eller ett geografiskt område som tillskapats genom sådana förbättringsarbeten och med sådan utrustning som huvudsakligen utformats så att mottagande av fartyg möjliggörs, inbegripet ankarplatsen inom hamnens jurisdiktion. Någon svårighet att i praktiken avgöra vad som utgör en kommersiell industri- eller fiskehamn torde inte finnas. Eftersom fritidsbåtar ner till 2,5 meters längd omfattas av direktivet, är

däremot frågan vad som utgör en fritidsbåtshamn i direktivets mening. Direktivet är en revidering av ett tidigare direktiv med i stort sett samma innehåll och med en i princip likalydande definition av begreppet hamn. Det är därför av intresse hur begreppet hamn och särskilt begreppet fritidsbåtshamn har behandlats vid genomförandet av det tidigare direktivet.

#### *Den svenska nuvarande definitionen av fritidsbåtshamn och tillämpningen av denna*

Hamndefinitionen i det tidigare direktivet i fråga om fritidsbåtshamnar har genomförts i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2001:13) om mottagning av avfall från fritidsbåtar. Med fritidsbåtshamn avses i 2 § i dessa föreskrifter ”en plats eller geografiskt område som inrättats för att ge service till fritidsbåtar, dock inte små bryggor och enkla förtöjningsplatser.”

Något register över vilka hamnar som har ansetts omfattas av denna definition finns inte, vare sig på statlig, regional eller lokal nivå. Inte heller finns några andra samlade säkra uppgifter om hur många eller vilka hamnar som omfattas av dagens reglering. Uppgifter från Transportstyrelsen, baserade på äldre uppgifter från kommunerna och på uppgifter från bl.a. Sveriges Gästhamnar och Svenska Båtunionen, visar att det i första hand är gästhamnar och båtklubbshamnar inklusive vinteruppläggningsplatser och marinor som har ansetts som fritidsbåtshamnar enligt den nuvarande definitionen. Uppskattningsvis har totalt ca 2 000 sådana hamnar inom fritidsbåtssektorn ansetts omfattas. Däremot torde exempelvis brygganläggningar avsedda för t.ex. boendes privata transporter till öar, båtbyggor i bostadsområden som tillgodoser de boendes behov av båtplats, klubbholmar och naturhamnar generellt inte ha ansetts omfattas av definitionen i Sjöfartsverkets föreskrifter. Inte heller bryggor som används för korta tilläggningar, till exempel besök vid affärer, restauranger och liknande eller av turbåtar i skärgårdstrafik för att släppa av passagerare eller gods samt vägfärjelägen eller bryggor som används för att invänta slussning och broöppning torde ha omfattats. Rent privata bryggor för fastighetsägarens eget bruk har också fallit utanför.

#### *Nuvarande tillämpning av begreppet hamn bör behållas men förtydligas*

Den svenska definitionen av begreppet fritidsbåtshamn har lett till den tillämpning av begreppet som redogjorts för i det föregående stycket. Någon invändning har inte riktats mot den svenska preciseringen av definitionen eller mot tillämpningen. Det nya direktivets definition skiljer sig inte på något avgörande sätt från det tidigare direktivets definition. Den hittillsvarande tillämpningen är därför välavvägd och det finns egentligen inte någon anledning att ändra den svenska definitionen. Eftersom det nya direktivet skärper kraven på exempelvis tillsynen över hamnarna och rapporteringen om de enskilda hamnarna, finns det ändå anledning att förtydliga vilka typer av bryggor och anläggningar som ska anses utgöra hamnar i direktivets mening. Ansvariga myndigheter och den som har en brygga eller en anläggning bör enkelt kunna ta ställning till om den aktuella bryggan eller anläggningen omfattas av regleringen eller inte. Osäkerhet kring begreppet hamn bör så långt möjligt undvikas.

Avsikten med ett förtydligande är inte att fler bryggor eller anläggningar ska omfattas än tidigare. Inte heller är avsikten att minska kraven på mottagning av avfall. Det bör dock tydliggöras att de minsta eller minst organiserade anläggningarna inte ska åläggas oproportionerliga administrativa skyldigheter i förhållande till det avfall som genereras av de fartyg som besöker anläggningarna. Även om en brygga eller anläggning inte anses utgöra en hamn enligt direktivet, finns i andra regelverk på miljöområdet krav att hantera det avfall som uppstår i verksamheten eller på fastigheten. Någon menlig inverkan på miljön genom att vissa bryggor eller anläggningar inte anses utgöra hamnar i direktivets mening bör därför inte uppstå.

#### *Direktivets definition bör införas som en huvudregel*

För att bättre markera den svenska regleringens koppling till direktivet bör den svenska definitionen av hamn i huvudsak motsvara det nya direktivets definition. Den bör därmed anges som en huvudregel. Definitionen bör i fortsättningen anges i förordning och inte i myndighetsföreskrifter.

#### *Bryggor och anläggningar som inte ska anses utgöra hamnar*

Därutöver bör det tydliggöras vilka typer av bryggor eller anläggningar som inte ska anses utgöra hamnar i direktivets mening. Det bör då beaktas att kraven i direktivet på hamnarna att ha mottagningsanordningar och informera om dessa anordningar i första hand syftar till att underlätta för gästbåtar att planera sin avfallslämning. Anläggningar som i princip bara används för tillfällig tilläggning och där något behov av att lämna avfall inte finns bör därför inte heller anses som hamnar. Bryggor som används för att invänta slussning och broöppning, vägfärjelägen och andra bryggor som används för att i till exempel skärgårdstrafik kort hämta och lämna passagerare bör kunna lämnas utanför hamndefinitionen. Även bryggor i anslutning till restauranger, affärer, nöjesfält, turistattraktioner och andra likande inrättningar används normalt endast för tillfällig tilläggning under tiden för besöket vid inrättningen eller för att utföra något annat ärende, och bör också undantas.

Direktivets syfte åsidosätts inte heller om bryggor och anläggningar som aldrig tar emot andra båtar än ägarens egen lämnas utanför begreppet hamn. Privata bryggor som endast används av fastighetsägaren själv och eventuellt dennes grannar bör således inte utgöra hamnar, liksom inte heller anläggningar som används för att tillgodose boendetransporter till exempelvis öar eller båtbryggor i bostadsområden för de boendes eget bruk. Sådana anläggningar drivs ofta av de boende själva i form av t.ex. en samfällighet.

Det är vanligt förekommande att båtklubbar genom t.ex. arrende har tillgång till öar och andra ställen för klubbaktiviteter. På dessa platser finns ofta fasta bryggor eller andra ordnade angoringsmöjligheter. Dessa anläggningar används endast av båtar som har en annan plats där de normalt ligger förtöjda. Dessa s.k. klubbhamnar eller uthamnar bör därför inte heller anses utgöra hamnar i direktivets mening så länge de just används av klubbmedlemmarna eller besökare till dessa och inte för att ta emot betalande gäster. Att en s.k. naturhamn, dvs. en plats som utgör ett naturligt skydd för en båt, inte ska utgöra en hamn är självklart, även om

platsen i vissa fall kan vara försedd med enkla bryggor och andra hjälpmedel. Dessa bryggor och hjälpmedel är oftast rester av äldre verksamheter eller ditsatta av båtägare utan någon annan avsikt än att underlätta för den egna återkommande tilläggnen.

Den svenska kusten är lång och i Sverige finns många sjöar. Enligt återkommande undersökningar finns uppskattningsvis närmare 1 miljon fritidsbåtar i Sverige. Antalet bryggor är oerhört stort och bryggornas karaktär, storlek och användningsområde skiljer sig mycket åt. Någon samlad information om alla dessa bryggor finns inte. De undantag som föreslås i detta avsnitt bör som utgångspunkt i och för sig vara tillräckliga för att undanta de bryggor och anläggningar som det inte kan anses ha varit direktivets syfte att träffa. Det kan dock inte uteslutas att det finns även andra typer av bryggor som det vore orimligt att tillämpa direktivets krav på. Små bryggor av enkel beskaffenhet som används av enbart fritidsbåtar om avfallsmängden från båtarna är försumbar bör därför inte anses som hamnar.

*Något krav på visst antal båtplatser för att anses utgöra en hamn bör inte införas*

Utöver de ovan föreslagna undantagen kan det övervägas om inte bryggor och anläggningar med utrymme för ett litet, uttryckligen angivet, antal fritidsbåtar bör undantas, oavsett vilken typ av anläggning det är fråga om. En nedre gräns där anläggningar med mindre än ett angivet antal platser för fritidsbåtar inte anses utgöra en hamn skulle avsevärt underlätta tillämpningen och dessutom innebära att flera av de i detta avsnitt föreslagna undantagen inte behövs. En sådan avgränsning skulle emellertid medföra att exempelvis gästhamnar och organiserade båtklubbar kommer att undantas om de inte når upp till angivet antal bryggplatser. Dessa anläggningar omfattas i dag av regleringen. En sådan lösning riskerar därmed att medföra en sänkning av ambitionsnivån när det gäller miljöskyddet. Något undantag baserat enbart på antal båtplatser på brygganläggningen föreslås därför inte.

#### 4.1.2 Begreppet avfall från fartyg

**Förslag:** Avfall från fartyg ska betraktas som avfall enligt miljöbalken.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 2.3 ska avfall från fartyg betraktas som avfall i den mening som avses i artikel 3.1 i direktiv 2008/98/EG. Artikel 3.1 i det sistnämnda direktivet är en definition av begreppet avfall som i svensk rätt är genomförd i 15 kap. 1 § miljöbalken. För att säkerställa att det avfall från fartyg som tas emot av hamnarna klassificeras och hanteras i enlighet med den svenska avfallsregleringen i övrigt, bör artikel 2.3 föras in i LÅFF.

## 4.2 Avfallshanteringsplaner

### 4.2.1 Skyldighet att ha en godkänd avfallshanteringsplan

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att ha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg (avfallshanteringsplan). I förordning ska det anges att den som svarar för en mottagningsanordning ska ha en godkänd avfallshanteringsplan.

Kommunerna ska ansvara för att godkänna fritidsbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner. Transportstyrelsen ska ansvara för att godkänna övriga hamnars avfallshanteringsplaner.

Möjligheten att meddela föreskrifter om eller i enskilda fall beslut om undantag från kravet att ha en godkänd avfallshanteringsplan tas bort.

Ett beslut om att godkänna eller inte godkänna en hamns avfallshanteringsplan ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

**Bedömning:** Någon ytterligare reglering om den behandling av personuppgifter som sker vid beslut om godkännande av avfallshanteringsplaner behövs inte.

#### Skälen för förslaget

*Avfallshanteringsplanen ska vara godkänd*

Artikel 5 innehåller skyldigheter för medlemsstaterna att säkerställa att en lämplig plan för mottagande och hantering av avfall upprättas för varje hamn. Artikel 5 och bilaga I till direktivet anger närmare vilka krav som ställs på planen. Planerna ska upprättas efter samråd med de berörda parterna, särskilt hamnanvändare eller deras företrädare, samt, när så är lämpligt, lokala behöriga myndigheter, operatörer av mottagningsanordningar i hamn och organisationer som genomför skyldigheter inom utökat producentansvar och företrädare för det civila samhället. Eftersom hamnen endast har skyldighet att ha mottagningsanordningar för det avfall som genereras av de fartyg som normalt anlöper hamnen, kommer avfallshanteringsplanens omfattning och innehåll att variera på motsvarande sätt. Planen ska alltså vara anpassad till den enskilda hamnens verksamhet och förutsättningar.

Enligt 3 kap. 8 § 4 lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, förkortad LÅFF, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om skyldighet att upprätta avfallshanteringsplaner. Av 3 kap. 13 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, förkortad FÅFF, följer en skyldighet för alla hamnar att ha en avfallshanteringsplan. Bestämmelserna bör ändras så att det framgår att planen även ska vara godkänd.

Förutom den grundläggande skyldigheten att ha en godkänd avfallshanteringsplan som alltså även i fortsättningen bör anges i förordning, bör samtliga föreskrifter om innehållet i planerna, förfarandet vid utarbetandet inklusive samråd, godkännande och att planerna ska uppdateras vart femte år meddelas på myndighetsnivå. Detta kan ske i



verkställighetsföreskrifter med stöd av det nya bemyndigande som föreslås i avsnitt 4.9. Innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter som rör innehållet i avfallshanteringsplanen bör dock Naturvårdsverket ges tillfälle att yttra sig.

#### *Ansvarig myndighet för godkännande av hamnarnas avfallshanteringsplaner*

I avsnitt 4.7 föreslås att kommunerna ska utöva tillsyn över att fritidsbåtshamnarna följer bestämmelserna om mottagningsanordningar. Eftersom tillsynen i princip innebär en kontroll av att hamnen genomför sin avfallshanteringsplan korrekt, bör även själva planen godkännas av kommunen. På så sätt kan det också säkerställas att planens innehåll är förenligt med gällande avfallsreglering i övrigt, vilket kommunen ansvarar för.

För övriga hamnar är det i likhet med vad som bör gälla i fråga om tillsynen mest lämpligt att Transportstyrelsen ansvarar för godkännandet av avfallshanteringsplanerna.

#### *Vad innebär det att planen ska vara godkänd?*

Kravet i artikel 5.4 att medlemsstaterna ska godkänna planen är svårtolkat. I direktivet finns inga bestämmelser om att den avfallshanteringsplan som ska upprättas och genomföras enligt artikel 5.1 också ska vara godkänd för att hamnen ska få bedriva verksamhet. Det sägs inte heller i direktivet något om vilka följderna ska vara för det fall en plan inte godkänns.

För att inte bestämmelsen i artikel 5.4 ska framstå som meningslös torde den få tolkas som att den inbegriper eller i alla fall underförstår att den avfallshanteringsplan som ska utarbetas av hamnen också måste vara godkänd för att verksamheten ska få drivas. En annan tolkning skulle i praktiken innebära att medlemsstaterna måste inrätta ett resurskrävande godkännandeförfarande som inte har någon egentlig betydelse. En hamn skulle då t.ex. kunna hävda att planen är tillräcklig så länge som planen uppfyller i direktivet i övrigt föreskrivna krav och att det därutöver inte krävs något godkännande. Att bestämmelsen i artikeln endast skulle utgöra en slags administrativ ”kvalitetsstämpel” utan några rättsliga skillnader mellan en godkänd och en inte godkänd plan är inte rimligt. I avsnitt 4.7.5 redogörs för de åtgärder som kan vidtas mot t.ex. den hamn som bedriver verksamhet utan en godkänd plan. I första hand bör en hamn som inte kommer in med en avfallshanteringsplan, eller vars plan inte blir godkänd, föreläggas att rätta felen eller komma in med planen. Utsättande av vite bör inte förekomma i ett sådant första skede. Först om hamnen vid upprepade tillfällen inte följer tillsynsmyndighetens beslut bör vite övervägas. Ett föreläggande om att upphöra med verksamheten riktat mot en hamn utan godkänd avfallshanteringsplan bör inte aktualiseras förrän samtliga andra åtgärder har prövats av tillsynsmyndigheten och visat sig vara resultatlösa.

#### *Inga undantag från kravet att ha avfallshanteringsplan*

Skyldigheten att ha en avfallshanteringsplan är en viktig del i det övergripande målet såväl inom EU som i Sverige att minska utsläppen av avfall i havet. Samtliga svenska hamnar bör därför ha en sådan

avfallshanteringsplan som avses i direktivet. Möjligheten i artikel 5.5 att undanta små, icke-kommersiella hamnar som kännetecknas av sällsynt eller lite trafik bestående enbart av fritidsbåtar från krav på att upprätta planer är frivillig för medlemsstaterna och bör alltså inte utnyttjas. Detta innebär att möjligheten till undantag och dispens i 9 kap. 1 § FÅFF bör tas bort.

Det ska dock nämnas att innebörden av begreppet hamn (se avsnitt 4.1.1) medför att flertalet brygganläggningar och enkla förtöjningsplatser inte kommer att anses utgöra hamnar i direktivets mening och därför över huvud taget inte omfattas av kraven i direktivet och alltså t.ex. inte behöver ha någon avfallshanteringsplan och därmed inte heller behöver ansöka om undantag från att ha en sådan plan.

#### *Behandling av personuppgifter hos Transportstyrelsen och kommunerna*

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här kallad EU:s dataskyddsförordning, utgör grunden för generell personuppgiftsbehandling inom EU. EU:s dataskyddsförordning är direkt tillämplig i varje medlemsstat. Förordningen kompletteras av lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, här kallad dataskyddslagen, och förordningen (2018:219) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

EU:s dataskyddsförordning utgår från att varje behandling av personuppgifter måste ha en rättslig grund. För att behandlingen ska vara laglig måste något av de villkor som anges i artikel 6.1 i dataskyddsförordningen vara uppfyllt. När det gäller statliga och kommunala myndigheters personuppgiftsbehandling aktualiseras i regel artikel 6.1 c och e, dvs. att behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse eller nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning. Enligt artikel 6.3 i EU:s dataskyddsförordning ska en uppgift av allmänt intresse eller en rättslig förpliktelse fastställas i unionsrätten eller den nationella rätten. Syftet med behandlingen ska fastställas i den rättsliga grunden eller, i fråga om behandling enligt punkt 1 e, vara nödvändigt för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning.

Den föreslagna uppgiften för Transportstyrelsen och kommunerna att pröva huruvida en hamns avfallshanteringsplan ska godkännas är en rättslig förpliktelse och utgör dessutom myndighetsutövning. De personuppgifter som kan komma att hanteras vid prövningen bör i första hand vara uppgifter om hamnens ägare, exempelvis organisationsnummer och kontaktuppgifter till ansvariga personer i hamnen. Behandlingen av personuppgifter är nödvändig för att Transportstyrelsen och kommunerna ska kunna fullgöra sin uppgift. Behandlingen får därför, i enlighet med 2 kap. 1 och 2 §§ dataskyddslagen, ske med stöd av såväl artikel 6.1 c som artikel 6.1 e i EU:s dataskyddsförordning. Den rättsliga grunden som krävs enligt artikel 6.3 slås alltså fast genom förslaget i detta avsnitt.

Behandlingen av personuppgifter behövs för att kunna pröva en ansökan från en hamn om att godkänna hamnens avfallshanteringsplan. Planen och dess genomförande syftar i slutänden till att förbättra insamlandet av avfall från fartyg och därmed minska nedskräpningen av haven. De uppgifter som ska behandlas bedöms inte vara av känslig karaktär utan torde som nämnts framför allt röra rena faktauppgifter om t.ex. hamnens ägare och kontaktuppgifter till ansvariga personer i hamnen. Regeringen bedömer därför att behandlingen är proportionerlig.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att den personuppgiftsbehandling som förslaget om godkännande av avfallshanteringsplaner förväntas ge upphov till är förenlig med dataskyddsförordningen. Den befintliga regleringen på personuppgiftsområdet är tillräcklig för den behandling som kan komma att ske hos Transportstyrelsen och kommunerna med anledning av förslaget. Det behöver alltså inte införas någon ytterligare reglering om denna behandling.

### *Överklagande*

Transportstyrelsens och kommunernas beslut som avser en ansökan om godkännande av en hamns avfallshanteringsplan bör överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd bör krävas vid överklagande till kammarrätten.

## **4.2.2 Information om innehållet i planerna**

**Förslag:** Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information om och rapportera uppgifter från planerna.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 5.2 ska medlemsstaterna säkerställa att i artikeln angivna uppgifter från avfallshanteringsplanen meddelas fartygsoperatörerna och görs offentligt tillgängliga. Informationen ska också göras tillgänglig i det redan befintliga systemet för rapportering av sjöfartsinformation, Safe Sea Net, vilket framgår även av artikel 13.3.

Det bör lämnas till myndighet att meddela föreskrifter om kravet att meddela fartygsoperatörerna innehållet och göra uppgifterna offentliga. Bemyndigandena i 3 kap. 8 § 4 LÅFF och 3 kap. 11 § FÅFF bör därför ändras för att möjliggöra sådana föreskrifter. En skyldighet för kommunerna att rapportera informationen bör föras in i förordning redan nu.

Exakt vilka uppgifter som ska rapporteras in och på vilket sätt det ska ske kan Transportstyrelsen meddela verkställighetsföreskrifter om (jfr förslaget i avsnitt 4.9). Som utgångspunkt avses dock de uppgifter som räknas upp i artikel 5.2 i direktivet.

## 4.3 Avlämnande av avfall från fartyg i hamn

### 4.3.1 Säkerställande av mottagningsanordningarnas kapacitet och användarvänlighet

**Förslag:** Den som svarar för aktuella mottagningsanordningar ska se till att dessa drivs så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 4.2.1 ska medlemsstaterna säkerställa att det finns tillgång till mottagningsanordningar i hamn som är adekvata för att tillgodose behoven hos de fartyg som normalt använder hamnen utan att dessa orsakas onödigt dröjsmål. Enligt artikel 4.2 a ska medlemsstaterna säkerställa att mottagningsanordningarna i hamn har kapacitet att ta emot de typer och mängder av avfall som kommer från fartyg som normalt använder den hamnen, med beaktande av bl.a. hamnanvändarnas operativa behov, den hamnens storlek och geografiska belägenhet, den typ av fartyg som anlöper hamnen och de undantag som kan medges enligt artikel 9. Medlemsstaterna ska enligt artikel 4.2 b säkerställa att formaliteterna och de praktiska arrangemangen i samband med användningen av mottagningsanordningarna i hamn är enkla och snabba så att onödiga dröjsmål för fartyg undviks.

Enligt 3 kap. 7 § LÅFF ska den som svarar för mottagningsanordningar se till att dessa är placerade och utformade så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. I samma paragraf anges att regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela närmare föreskrifter om utformning och drift av sådana anordningar. Enligt 3 kap. 11 § FÅFF meddelas föreskrifter enligt 3 kap. 7 § LÅFF av Transportstyrelsen.

Nämnda bestämmelser i LÅFF och FÅFF är inte tillräckliga för ett korrekt genomförande av artikel 4.1 och 4.2 a och b. Något krav att mottagningsanordningarna ska drivas på visst sätt, dvs. att formaliteterna och de praktiska arrangemangen i samband med användningen av mottagningsanordningarna är enkla och snabba, finns inte i LÅFF. Bemyndigandet i 3 kap. 7 § LÅFF är vidare utformat på ett sätt som synes avse verkställighetsföreskrifter, trots att paragrafen inte innehåller några krav som rör driften av mottagningsanordningarna.

3 kap. 7 § LÅFF bör därför kompletteras med att den som svarar för aktuella mottagningsanordningar även ska se till att dessa drivs så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. Därutöver bör de nuvarande bemyndigandena i LÅFF och FÅFF tas bort. Närmare föreskrifter om kraven i 3 kap. 7 § LÅFF kan i stället meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i form av verkställighetsföreskrifter med stöd av det bemyndigande som föreslås i avsnitt 4.6. Dessa verkställighetsföreskrifter kan omfatta alla krav och undantag som avses i artikel 4.2. a och b i direktivet.

### 4.3.2 Uppgifter från förhandsanmälan ska sparas ombord

**Förslag:** Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om skyldighet att ombord på fartyget spara anmälda uppgifter om vilket avfall som ska lämnas.

**Skälen för förslaget:** I artikel 6.1–6.2 finns bestämmelser om skyldighet för t.ex. befälhavaren att anmäla vilket avfall som fartyget avser att lämna i hamn, och att rapportera uppgifterna i Safe Sea Net. Föreskrifter om sådan förhandsanmälan kan meddelas av Transportstyrelsen med stöd av befintliga bemyndiganden i 3 kap. 8 § 2 LÅFF och 3 kap. 11 § FÅFF.

I artikel 6.3 anges att informationen från förhandsanmälan ska finnas tillgänglig ombord, helst i elektronisk form, åtminstone till nästa anlöpshamn. Kravet har inte någon motsvarighet i svensk rätt och bör därför införas, lämpligen i myndighetsföreskrifter av Transportstyrelsen. En komplettering av bemyndigandena i 3 kap. 8 § LÅFF och 3 kap. 11 § FÅFF bör därför göras för att möjliggöra detta. Transportstyrelsen kan därmed i utarbetandet i föreskrifterna t.ex. ta ställning till om uppgifterna ska finnas ombord elektroniskt i enlighet med möjligheten i artikeln.

### 4.3.3 Skyldighet att lämna passivt uppfiskat avfall

**Förslag:** Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om skyldighet att avlämna passivt uppfiskat avfall i hamn.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 7 ska befälhavaren innan fartyget lämnar hamnen avlämna allt avfall som medförs ombord. Med avfall från fartyg avses enligt artikel 2.3 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 MARPOL-konventionen, samt passivt uppfiskat avfall. Med passivt uppfiskat avfall avses enligt artikel 2.4 avfall som samlas i nät under fiskeinsatser. Passivt uppfiskat avfall genereras alltså inte av fartygets drift, utan avfallet fastnar i fiskenät utan någon avsikt att ta upp avfallet har funnits.

Enligt 3 kap. 12 § FÅFF ska ett fartyg, innan det avgår från en svensk hamn, till en mottagningsanordning avlämna allt sådant avfall som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift och som det är förbjudet att släppa ut. Vidare får enligt samma paragraf Transportstyrelsen meddela föreskrifter om skyldigheten att avlämna lastrester. Någon möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att avlämna passivt uppfiskat avfall finns däremot inte. En sådan möjlighet bör införas.

#### 4.3.4 Kvitto på mottaget avfall ska lämnas och kvittouppgifterna ska rapporteras och sparas

**Förslag:** Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna kvitto på mottaget avfall och om skyldighet att rapportera och spara kvittouppgifterna ombord.

Transportstyrelsen ska anmäla i Safe Sea Net vilka hamnar som inte omfattas av kravet att lämna kvitto.

##### Skälen för förslaget

###### *Skyldighet att lämna kvitto*

Enligt artikel 7.2 första stycket ska operatören av mottagningsanordningen eller myndigheten i den hamn där avfallet har avlämnats sanningsenligt och noggrant fylla i det formulär som finns i bilaga 3 till direktivet (avfallsavlämningskvitto) och utfärda och utan dröjsmål tillhandahålla kvittot till befälhavaren på fartyget. I andra stycket i artikel 7.2 anges att skyldigheten inte ska gälla i små hamnar vars anordningar är obemannade eller som är avlägset belägna, förutsatt att medlemsstaten har anmält dessa hamnars namn och belägenhet i Safe Sea Net.

Någon skyldighet att lämna avfallsavlämningskvitto finns inte i dag i svensk rätt. Kravet och undantagen bör lämpligen regleras närmare i Transportstyrelsens föreskrifter med stöd av nya bemyndiganden i 3 kap. 8 § LÅFF och 3 kap. 11 § och 9 kap. 1 § FÅFF. Det får förutsättas att Transportstyrelsen utnyttjar möjligheterna till undantag så långt det är möjligt, till exempel torde behovet att utfärda kvitto till fritidsbåtar vara begränsat.

###### *Skyldighet att registrera samt spara kvittouppgifterna ombord*

Enligt artikel 7.3 första stycket ska operatören av, agenten för eller befälhavaren på ett fartyg före avgång eller så snart avfallshanteringskvittot har mottagits, på elektronisk väg rapportera informationen som finns på kvittot i Safe Sea Net. Vidare ska enligt artikel 7.3 andra stycket informationen från avfallshanteringskvittot finnas tillgänglig ombord på fartyget i minst två år, där så är relevant tillsammans med tillämplig oljelastdagbok, lastdagbok, avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan. Några bestämmelser om skyldigheten att rapportera uppgifterna och att spara dessa ombord finns inte i dag i svensk rätt. Kravet bör lämpligen regleras närmare i Transportstyrelsens föreskrifter med stöd av nya bemyndiganden i 3 kap. 8 § LÅFF och 3 kap. 11 § FÅFF.

###### *Meddelande om undantagna hamnar*

Av artikel 7.2 andra stycket framgår att små hamnar inte ska omfattas av kravet att lämna kvitto om medlemsstaten meddelar namnet på hamnarna och var de är belägna i Safe Sea Net. Uppgiften att registrera i Safe Sea Net vilka hamnar som har undantagits bör läggas på Transportstyrelsen, vilket kräver ett tillägg i FÅFF.

#### 4.3.5 Lastrester anses utgöra avfall från fartyg

**Förslag:** Det särskilda bemyndigandet till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om skyldighet att lämna lastrester i hamn tas bort.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 2.3 i direktivet innefattas i avfall från fartyg exempelvis lastrester. I 3 kap. 12 § FÅFF görs en uppdelning mellan å ena sidan avfall och å andra sidan lastrester, eftersom lastrester enligt det gamla direktivet inte ansågs utgöra avfall. Det särskilda bemyndigandet i 3 kap. 12 § FÅFF som rör en möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att lämna lastrester bör därför tas bort.

#### 4.4 Avgift för att lämna avfall i mottagningsanordning

**Förslag:** Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om skyldighet för hamnar att ta ut avgift för mottagning av avfall från fartyg.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 4.2 c ska medlemsstaterna säkerställa att de avgifter som tas ut för avlämning av avfall i hamn inte avskräcker från användning av mottagningsanordningar i hamn. Artikel 8 innehåller bestämmelser om att kostnaderna för drift av mottagningsanordningar ska täckas genom en avgift som tas ut från fartygen. Artikel 9 innehåller mycket omfattande och detaljerade bestämmelser om när det finns skyldighet att ta ut en avgift, hur den ska beräknas, vilket avfall som ska undantas från avgift, vilka fartyg som ska få rabatt på avgiften m.m. Därutöver finns i bilaga IV till direktivet en uppräkningslista av vilka kostnader som ska beaktas när avgiften beräknas. Enligt artikel 9.1 får medlemsstaterna undanta ett fartyg som anlöper deras hamnar från skyldigheten i bl.a. artikel 8.

3 kap. 4 och 5 §§ LÅFF innehåller bestämmelser med principer om hur en avgift för mottagning av avfall ska utformas och om vissa undantag från uttag av avgift. Även 3 kap. 6 § FÅFF innehåller vissa bestämmelser om avgiftsuttaget. Regleringen motsvarar dock inte den detaljerade reglering som finns i det nya mottagningsdirektivet. Den svenska regleringen behöver alltså ändras för att genomföra direktivet. Frågan är om regleringen även fortsättningsvis huvudsakligen ska finnas i lag eller om det är lämpligare att reglera avgifterna på lägre föreskriftsnivå.

Ett genomförande av direktivets reglering i LÅFF skulle medföra att lagens bestämmelser om avgiftsättning skulle bli oproportionerligt stor i förhållande till andra bestämmelser. Dessutom innebär strukturen på lagen att den närmare föreskriftsrätten regelmässigt delegeras till regering eller myndighet. Det är därför lämpligare att bestämmelserna i 3 kap. 4 och 5 §§ LÅFF ersätts med ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldigheten för hamnar att ta ut avgift för mottagning av avfall. Dessa föreskrifter kan därmed omfatta allt som krävs enligt nämnda artiklar i direktivet, dvs. även undantag. Dock bör den befintliga möjligheten i 3 kap. 4 § andra stycket LÅFF behållas, dvs. regeringen eller den myndighet som regeringen utser bör i enskilda fall kunna medge undantag från de föreskrifter som får

meddelas. Undantag bör också kunna förenas med villkor. Vidare bör även 3 kap. 6 § FÅFF upphävas och ersättas av en vidaredelegering av avgiftssättningen i dess helhet till Transportstyrelsen, lämpligen i 3 kap. 11 § FÅFF. Myndigheten bör inför framtagandet av föreskrifterna diskutera utformningen av avgiftsregleringen särskilt med andra länder i Östersjöområdet för att uppnå enighet om avgiftssättningen även inom ramen för Östersjöstrategin.

## 4.5 Undantag och dispenser

**Förslag:** Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om och i enskilda fall besluta om undantag från kraven att

- i förväg anmäla avlämning av avfall från fartyg till en mottagningsanordning, och
- vidta åtgärder i samband med att avfall som innehåller skadliga ämnen från fartyg tas emot och hanteras.

Transportstyrelsen ska utfärda intyg till fartyg som fått dispens från att förhandsanmäla avfall, lämna avfall i hamn eller betala avgift i hamn. Transportstyrelsen ska rapportera informationen från intyget i Safe Sea Net.

### Skälen för förslaget

#### *Undantag och dispenser*

Utöver det som redovisas i avsnitt 4.3.4 finns möjligheter enligt artikel 9.1 och 9.4 för medlemsstaterna att göra undantag från skyldigheterna att i förväg anmäla avlämning av avfall från fartyg till en mottagningsanordning och att lämna avfall i hamn.

Enligt 9 kap. 1 § FÅFF finns möjligheter för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om och i enskilda fall medge undantag från flera av bestämmelserna i LÅFF och FÅFF. Paragrafen täcker dock inte alla de undantagsmöjligheter som direktivet medger. Transportstyrelsen har i och för sig rätt att enligt en rad bestämmelser meddela föreskrifter om anmälningsskyldighet, skyldigheten att lämna avfall och om skyldigheten att betala avgift (se bl.a. 3 kap. 4, 5 och 8 §§ LÅFF och 3 kap. 11 och 12 §§ FÅFF). Det kan inte uteslutas att dessa föreskrifter möjliggör att även dispenser kan meddelas. Möjligheten bör dock framgå tydligare av lagstiftningen. Bestämmelsen i 9 kap. 1 § FÅFF bör därför ändras.

I den nuvarande 9 kap. 1 § FÅFF anges att när undantag meddelas får särskilda villkor föreskrivas. Vad som avses torde inte vara föreskrifter om särskilda villkor, utan villkor i det enskilda beslutet om dispens.

#### *Utfärdande av intyg om undantag och registrering i Safe Sea Net*

Enligt artikel 9.2 ska, om undantag beviljas, medlemsstaten utfärda ett intyg om undantag, på grundval av det format som anges i bilaga 5 till direktivet, som bekräftar att fartyget uppfyller de nödvändiga villkoren och kraven för tillämpningen av undantaget och som anger undantagets varaktighet. Enligt artiklarna 9.3 och 13.2 d ska medlemsstaterna



rapportera informationen från intyget om undantag på elektronisk väg i Safe Sea Net. Rapporteringsuppgifterna bör läggas på Transportstyrelsen.

## 4.6 Rapporteringsuppgifter och andra administrativa uppgifter som åligger medlemsstaterna

<p><b>Förslag:</b> Transportstyrelsen ska ansvara för att göra administrativa rapporteringar till IMO och kommissionen.</p>
---

**Skälen för förslaget:** Utöver de rapporteringsskyldigheter som behandlas i avsnitt 4.2.2, 4.3.4 och 4.5 finns i artiklarna 4.3, 8.7 och 14.2 rapporteringsskyldigheter av administrativ karaktär. Även dessa uppgifter bör läggas på Transportstyrelsen.

## 4.7 Tillsyn

### 4.7.1 Direktivets krav och gällande svensk rätt

Enligt artikel 10 i direktivet ska medlemsstaterna säkerställa att alla fartyg kan underkastas inspektioner, även slumpmässiga sådana, för att kontrollera att de uppfyller kraven i detta direktiv. Enligt artikel 9.4 ska medlemsstaterna säkerställa en effektiv övervakning och tillämpning av de arrangemang som inrättats för avlämning och betalning för de undantagna fartyg som besöker deras hamnar. Enligt artikel 5.4 andra stycket ska medlemsstaterna övervaka hamnens genomförande av planen för mottagande och hantering av avfall. Något slag av tillsynsfunktion utöver själva godkännandet av hamnarnas planer för mottagning och hantering av avfallet krävs därför.

Transportstyrelsen är enligt 6 kap. 5 a § LÅFF och 6 kap. 15 § FÅFF tillsynsmyndighet över att bestämmelserna om mottagning av avfall från fartyg följs, dock inte i fråga om mottagnings- och behandlingsanordningar som uteslutande används av örlogsfartyg. Transportstyrelsen kontrollerar såväl fartygens skyldigheter att avlämna avfall som hamnarnas skyldigheter att ha mottagningsanordningar och avfallshanteringsplaner. Det finns alltså en tillsynsordning för samtliga krav enligt direktivet. Frågan är om det finns anledning att göra ändringar i denna ordning.

## 4.7.2 Transportstyrelsen bör utöva tillsyn över fartyg och industrihamnar även i fortsättningen

**Bedömning:** Transportstyrelsen bör även i fortsättningen utöva tillsyn över att fartygs och industrihamnars skyldigheter uppfylls.

### Skälen för bedömningen

#### *Fartyg*

När det gäller tillsynen över fartygens skyldigheter saknas anledning att överväga någon ändring i nuvarande tillsynsansvar. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet över en stor mängd regleringar som rör fartyg och bör även i fortsättningen utöva tillsyn över de krav som fartygen ska uppfylla enligt direktivet.

#### *Industrihamnar och andra allmänna hamnar*

Transportstyrelsens tillsyn i dag över hamnars skyldigheter att ha anordningar för mottagning av avfall från fartyg och att upprätta och tillämpa en avfallshanteringsplan avser alla hamnar, dvs. såväl handels- och industrihamnar, inklusive hamnar som tar emot fiskefartyg, som fritidsbåtshamnar. Transportstyrelsen har dock inte särskilt många uppgifter som rör hamnar. Myndighetens kunskap om hamnar och deras verksamhet är därför inte särskilt omfattande. Myndigheten har uppgifter som rör hamnars och hamnanläggningars skyldigheter enligt EU-förordning nr 725/2004 om sjöfartsskydd med svenska kompletteringar i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd, och enligt lagen (2006:1209) om hamnskydd. Dessa regleringar omfattar endast de större kommersiella handels- och industrihamnarna men innebär att myndigheten har kännedom om dessa hamnar och åtminstone en viss kunskap om hamnarnas verksamhet, eftersom de hamnarnas verksamhet är inriktad på att tillgodose handelssjöfartens behov. Det är därför rimligt att Transportstyrelsen fortsätter med att utöva tillsyn över handels- och industrihamnarna när det gäller frågor som rör mottagning av avfall från fartyg. Även om myndigheten har en mycket begränsad regional närvaro och en obefintlig närvaro lokalt, är det inte fråga om fler hamnar än att det bör vara möjligt att genomföra tillsyn med den nuvarande organisationen. Eftersom det är fråga om tillsyn av normalt kommersiella, vinstdrivande hamnar, bör dessa också ha relativt goda förutsättningar att täcka de kostnader för tillsynen som uppstår i form av bl.a. resor för tillsynsmyndigheten till hamnarna.

För det fall det förekommer att fiskefartyg utnyttjar dessa hamnar omfattar tillsynen även dessa fartyg och de anläggningar och planer i hamnen som avser fiskefartygen och det avfall som dessa fartyg lämnar.

I avsnitt 4.2.1 föreslås att Transportstyrelsen även ska ansvara för att godkänna dessa hamnars avfallshanteringsplaner.

### 4.7.3 Tillsynen över fritidsbåtshamnarna flyttas till kommunerna

**Förslag:** Kommunerna ska utöva tillsyn över fritidsbåtshamnars skyldigheter i fråga om mottagning av avfall från fartyg. Transportstyrelsen ska vara tillsynsvägladande myndighet.

En kommun som utövar tillsyn ska få meddela föreskrifter om avgifter för tillsynen, godkännande av avfallshanteringsplaner och övrig ärendehandläggning.

#### Skälen för förslaget

*Fritidsbåtshamnars verksamhet är till sin karaktär mycket olik verksamheten i handels- och industrihamnar*

När det gäller tillsynen över hamnar med i princip uteslutande fritidsbåtshamnverksamhet är situationen annorlunda jämfört med de kommersiella industrihamnarna. En effektiv tillsyn i enlighet med direktivets krav nödvändiggör kontroller på plats i hamnarna för att se att dessa i praktiken genomför sina avfallshanteringsplaner på ett effektivt sätt och i övrigt uppfyller kraven i direktivet. En fritidsbåtshamnverksamhet är till sin karaktär mer lokalt förankrad än en stor handels- och industrihamn. Den tillsyn över hamnar som har utövats av Transportstyrelsen enligt det nuvarande regelverket har mestadels bestått i kontroll av hamnarnas avfallshanteringsplaner. Någon efterföljande tillsyn med t.ex. besök i hamnarna har inte skett. En förklaring finns troligen i Transportstyrelsens organisatoriska förutsättningar. Fritidsbåtshamnar som omfattas av bestämmelserna om mottagning av avfall finns i princip i alla Sveriges kommuner. Transportstyrelsen har en mycket begränsad regional närvaro och i princip en obefintlig närvaro på lokal nivå i landet. En tillsynsförättning av en hamn på långt avstånd från myndighetens huvudkontor i Norrköping skulle kräva att avsevärda tidsresurser avsätts. Det finns också risker att tillsynsförättningarna skulle bli mycket dyra, eftersom det skulle kunna krävas resor från huvudkontoret till avlägsna hamnar i någon del av landet. Eftersom utgångspunkten är att tillsynen ska betalas av hamnarna (se nedan i detta avsnitt), kan en sådan ordning slå mycket hårt mot de fritidsbåtshamnar som drivs helt ideellt, vilket torde vara merparten. Frågan är därför om det är en lämplig ordning att Transportstyrelsen utövar tillsyn över fritidsbåtshamnar.

*Transportstyrelsens kunskap om fritidsbåtshamnarna är mycket liten*

Antalet fritidsbåtshamnar i Sverige är stort. Några säkra siffror på antalet hamnar i Sverige finns dock inte. Det finns inget register över alla svenska hamnar, och det krävs inget särskilt tillstånd för att bedriva hamnverksamhet som gör att någon myndighet har uppgifter om alla svenska hamnar. Enligt en mycket grov uppskattning baserad på olika sammanställningar av både äldre och nyare slag finns ca 2 000 fritidsbåtshamnar som torde utgöra sådana hamnar som omfattas av kraven.

Kunskapen om fritidsbåtshamnar är i princip obefintlig hos Transportstyrelsen, även om myndigheten har tillsynsansvaret över dessa enligt nuvarande lagstiftning. Denna tillsyn har i princip uteslutande skett genom dokumentationskontroll av de hamnar som myndigheten har råkat få kännedom om eller av andra skäl haft anledning att granska. Om även en mer praktiskt inriktad tillsyn ska utövas, skulle det kräva att myndigheten behöver upparbeta helt ny expertis och mer ingående kunskap om dessa hamnar. Om Transportstyrelsen skulle utöva en sådan tillsyn, innebär det också att hamnarna skulle behöva ta emot tillsynsbesök av ytterligare en myndighet för frågor som rör avfallshantering från fartyg, en fråga som ligger mycket nära tillsynen över hamnens allmänna avfallshantering, där kommunerna redan utövar tillsyn i enlighet med miljöbalken.

Om Transportstyrelsen skulle utöva tillsyn över alla fritidsbåtshamnar enligt de ökade kraven i det nya mottagningsdirektivet skulle det, förutom rena nyanställningar i myndigheten, krävas relativt stora organisationsförändringar i Transportstyrelsen som också kommer att kräva ökade resurser. Upparbetandet av en sådan organisation torde innebära att kostnaderna under en infasningstid inte helt kan täckas av avgifter för tillsynen utan att det även skulle krävas ökade anslag.

#### *Kommunerna har normalt god kunskap generellt om fritidsbåtshamnar och deras verksamhet*

Alla hamnar omfattas på något sätt av miljöbalkens bestämmelser, eftersom verksamheten i en hamn typiskt sett utgör en sådan miljöfarlig verksamhet som avses i 9 kap. 1 § miljöbalken. Kommunerna utövar i dag löpande operativ tillsyn över avfallshantering i hamnar, jfr 15 och 26 kap. miljöbalken. Kommunen får ta ut avgift för denna verksamhet. Det finns alltså redan i dag inom kommunerna en kompetens och organisation för frågor som rör miljöskydd och avfallshantering i hamnar, även om denna inte i första hand är fokuserad på mottagningen av avfall från fartyg. När det gäller fritidsbåtshamnar omfattas det avfall som de hamnarna normalt i första hand hanterar (hushållsavfall och toalettavfall) redan i dag som utgångspunkt av det kommunala renhållningsansvaret. Även plan- och bygglagstiftningen innebär i många fall att kommunerna har kännedom om hamnar och brygganläggningar inom kommunen.

#### *Kommunerna är lämpade att utöva tillsyn över fritidsbåtshamnar*

Kommunerna är därför mer lämpade än Transportstyrelsen att ansvara för tillsynen över fritidsbåtshamnarna. Detta innebär att kommunerna behöver öka sin kompetens för att t.ex. tillgodogöra sig ny lagstiftning. Detta kan vara ingripande för framför allt små kommuner. Enligt 9 kap. 37 § kommunallagen (2017:725) har dock en kommun en möjlighet att ingå avtal om att t.ex. kommunens tillsynsuppgifter ska utföras av en annan kommun. På så sätt kan t.ex. små kommuner med mindre resurser och få hamnar hitta lösningar som rationaliserar verksamheten.

### *Tillsyn av kommunen bäst ur ett helhetsperspektiv för samhället och hamnarna*

Eftersom tillsynen av mottagningsanordningarna bör kunna samordnas med den operativa tillsynen enligt miljöbalken, bör den sammantagna kostnaden för både samhället och hamnarna bli lägst om tillsynen utövas av den kommun som redan utför tillsyn över hamnen enligt miljöbalken. Om kommunens tillsyn över mottagningsanordningarna kan samordnas med tillsynen enligt miljöbalken, behöver hamnarna t.ex. bara ta emot ett tillsynsbesök, vilket bör minska både tid och kostnader för hamnen. En minskning av skyldigheterna för de ideella föreningarna som ofta driver båtklubbar och vissa gästhamnar är också angelägen att eftersträva.

### *Sammanfattning*

Sammanfattningsvis bör tillsynen över fritidsbåtshamnarnas skyldigheter om mottagning av avfall från fartyg utövas av kommunerna. En kommun ska alltså utöva tillsyn över de fritidsbåtshamnar som är belägna inom kommunen. Uppgifterna ska fullgöras av en eller flera nämnder.

Det kan inte uteslutas att det i en kommun finns gästhamnar som drivs av kommunen inom ramen för kommunens förvaltning. Det ska då noteras att enligt 6 kap. 7 § KL får en nämnd inte utöva i lag eller annan författning föreskriven tillsyn över sådan verksamhet som nämnden själv bedriver. I sådana fall måste driften av hamnen skötas av en annan nämnd än den som utövar tillsyn.

Det kan inte uteslutas att det kan behövas ytterligare föreskrifter om hur tillsynen ska bedrivas. Det bör därför vara möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om kommunernas tillsyn.

### *Transportstyrelsen ska ge kommunerna vägledning i tillsynen*

Det kan inte uteslutas att Transportstyrelsen har vissa kunskaper om fritidsbåtshamnar som kan vara av värde för kommunerna. Transportstyrelsen är hittillsvarande ansvarig tillsynsmyndighet och har därför t.ex. åtminstone en kunskap om vad avfallshanteringsplanerna ska innehålla. Som central förvaltningsmyndighet är det lämpligt att myndigheten har ett ansvar för att medverka till att tillsynen över fritidsbåtshamnarna blir så enhetlig som möjlig över hela landet.

För att kommunerna ska kunna utföra sin tillsyn på bästa sätt bör därför Transportstyrelsen ge kommunerna viss vägledning om tillsynen. I vilken form denna tillsynsvägledning ska ges bör överlämnas till myndigheten och kommunerna att komma överens om.

### *Avgift för tillsyn och ärendehandläggning*

En kommun som utövar tillsyn bör få ta ut avgifter för tillsynen, godkännande av avfallshanteringsplanerna och den eventuella övriga ärendehandläggning som kan behövas.

#### 4.7.4 Bemyndiganden om rätt att meddela föreskrifter om tillsyn förtydligas och förenklas

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn, inte enbart tillsynsförordningar.

**Skälen för förslaget:** Ett genomförande av direktivet kräver en effektiv tillsyn. Direktivet innehåller i t.ex. artiklarna 11.1–11.3 och 13.2 a bestämmelser om inspektionsförfarandet m.m. som är relativt detaljerade. Det bör därför finnas en möjlighet att genomföra tillsynskraven i direktivet på både lag-, förordnings- och myndighetsföreskriftsnivå. Regleringen i 6 kap. 4 och 5 a §§ LÅFF är dock utformad så att det kan ifrågasättas om det är möjligt att delegera en föreskriftsrätt till myndighet i alla de delar som direktivet omfattar. De nämnda paragraferna, liksom 6 kap. 14 och 15 §§ FÅFF, bör därför justeras.

#### 4.7.5 Förenklade bestämmelser om förelägganden och andra tillsynsbeslut

**Förslag:** Bestämmelserna om förelägganden förenklas och görs mer generella. Tillsynsmyndigheten ska få besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter.

Den särskilda skyldigheten för tillsynsmyndigheten att förbjuda fartyg att avgå från hamn om fartyget inte har uppfyllt skyldigheten att lämna avfall i en tidigare hamn tas bort.

#### Skälen för förslaget

##### *Förenklade bestämmelser om förelägganden*

Enligt 3 kap. 9 § LÅFF får tillsynsmyndigheten meddela förelägganden avseende vissa bestämmelser i lagen som rör krav på framför allt hamnar. Enligt 3 kap. 11 § samma lag får ett föreläggande förenas med vite. Förslagen i denna promemoria innebär att det ställs ytterligare krav på hamnarna och hur deras mottagningsanordningar ska utformas, placeras och drivas. Det bör vara möjligt för tillsynsmyndigheten att besluta förelägganden avseende alla aspekter som rör mottagning och lämnande av avfall i hamn som de regleras i 3 kap. LÅFF eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av kapitlet. Vidare krävs enligt artikel 7.5 att medlemsstaten i vissa specifika fall ska kräva att ett fartyg före avgång avlämnar allt sitt avfall. Regleringen om förelägganden bör därför ändras så att den möjliggör förelägganden avseende alla de krav som regleras i 3 kap. Reglerna om förelägganden bör vidare flyttas till kapitel 6 för att samla bestämmelser som rör tillsynen.

En förutsättning för att tillsynsmyndighetens uppgift ska kunna ske effektivt är att det finns en möjlighet för myndigheten att vidta åtgärder om en hamnledning inte lämnar ut handlingar eller annan information som behövs för att tillsyn ska kunna ske eller inte medverkar i tillsynen på det

sätt som krävs. Tillsynsmyndigheten bör även ha rätt att besluta förelägganden som behövs för genomförande av tillsynen.

#### *Övrigt*

Enligt 7 kap. 6 b § andra stycket LÅFF ska tillsynsmyndigheten förbjuda ett fartyg att avgå från svensk hamn om myndigheten har informerats om att fartyget i närmast föregående hamn inte har fullgjort skyldigheten att lämna avfall enligt mottagningsdirektivet. Bestämmelsen infördes för att genomföra artikel 11.2 d i 2000 års mottagningsdirektiv. Någon motsvarande bestämmelse har inte förts in i det nya mottagningsdirektivet. Det finns alltså inte längre något EU-rättsligt krav att ha en sådan särskild åtgärd reglerad. Något behov av en sådan särskild bestämmelse finns inte heller. De allmänna befogenheter som Transportstyrelsen har att meddela föreskrifter och utöva tillsyn är tillräckliga. Bestämmelsen i 7 kap. 6 b § andra stycket LÅFF bör därför tas bort. Detta medför att även en följdändring i 7 kap. 7 § LÅFF måste göras.

## 4.8 Ett hamnregister får införas

**Förslag:** Transportstyrelsen ska få föra ett register över de hamnar som ska ha mottagningsanordningar för avfall från fartyg. Syftet med ett eventuellt register ska vara att underlätta godkännande av hamnarnas avfallshanteringsplaner, tillsyn och övrig ärendehandläggning som rör hamnar och att underlätta rapportering till Europeiska kommissionen. Personuppgifter ska få behandlas i registret för dessa ändamål.

Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna uppgifter till registret.

En kommun ska få ges direktåtkomst till uppgifter i registret om de hamnar vars avfallshanteringsplaner kommunen har ansvar för att godkänna.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för att föra registret.

### **Skälen för förslaget**

#### *Ett register krävs i praktiken för att möjliggöra tillsyn och rapportering*

Antalet hamnar som omfattas av direktivet har uppskattats till ca 2 000, men siffran är mycket osäker. Någon fullständig och offentlig sammanställning över dessa hamnar, var de finns och om deras verksamhet finns varken hos någon myndighet eller hos t.ex. Sveriges kommuner och regioner. Den enskilda kommunen har normalt endast kännedom och kunskap om de hamnar som finns inom kommunen. För att en effektiv handläggning av ärenden som rör hamnarnas avfallshanteringsplaner och tillsyn av hamnarna ska kunna göras av Transportstyrelsen och kommunerna är det inte uteslutet att det krävs något slags register över hamnarna. Även den rapportering som ska ske till kommissionen av till exempel information i de godkända avfallshanteringsplanerna torde underlättas av eller förutsätta ett register

eller någon annan sammanställning som går att behandla automatiskt. Det bör därför finnas en möjlighet för Transportstyrelsen att föra ett sådant register för det fall myndigheten bedömer att det är nödvändigt.

#### *Syfte med registret*

Avsikten med ett sådant register bör vara att underlätta godkännande av hamnarnas avfallshanteringsplaner, tillsyn och övrig ärendehandläggning som rör hamnarna. Syftet bör också vara att underlätta den rapportering till kommissionen av hamnuppgifter som ska ske enligt direktivet. Personuppgifter bör få behandlas i registret för dessa ändamål.

#### *Skyldighet för hamnar att lämna uppgifter till registret*

För att ett register ska bli användbart måste registret vara så heltäckande som möjligt och omfatta alla hamnar. I dag är uppgifterna hos myndigheterna om förekomsten av och verksamheten hos Sveriges hamnar, särskilt fritidsbåtshamnar, otillräckliga för ett sådant ändamål. Varje kommun har som mest kunskap om sina egna hamnar. Någon samlad information om hamnarna finns inte. Transportstyrelsen har inte någon organisation som möjliggör inhämtande av uppgifter om alla hamnar i Sverige. Det är därför nödvändigt att de hamnar som omfattas får en skyldighet att lämna uppgifter om sig själva, sin verksamhet m.m. i syfte att uppgifterna ska ligga till grund för en registrering. En möjlighet att meddela föreskrifter om en sådan skyldighet bör alltså införas. För att hamnarna ska få kännedom om en sådan skyldighet kan det krävas t.ex. att kommunerna informerar om de nya kraven.

#### *Behandlingen av personuppgifter i registret*

De uppgifter som kan behöva finnas i registret bör kunna begränsas till uppgifter om hamnens plats, typ av verksamhet, ägare, kontaktuppgifter och statusuppgift om huruvida hamnens avfallsplan är godkänd. Några sådana känsliga personuppgifter som avses i artikel 9 i EU:s dataskyddsförordning kommer inte att behöva ingå i registret.

Behandlingen av personuppgifterna i registret ska ske i enlighet med EU:s dataskyddsförordning och den kompletterande svenska dataskyddslagstiftningen. Några ytterligare bestämmelser om registret behövs inte.

Förslaget i detta avsnitt innebär att det finns en möjlighet att upprätta ett hamnregister om Transportstyrelsen anser att ett register är nödvändigt för att en effektiv handläggning och tillsyn ska kunna ske. Transportstyrelsen bör i så fall vara personuppgiftsansvarig för registret. En skyldighet för Transportstyrelsen och kommuner att pröva om en hamns avfallshanteringsplan ska godkännas och att utöva tillsyn föreslås i avsnitt 4.2 och 4.7. Därmed finns en rättslig grund för Transportstyrelsens hantering av personuppgifter i registret enligt artikel 6.1 c och e i EU:s dataskyddsförordning.

Behandlingen av personuppgifter i registret behövs för att kunna pröva en ansökan från en hamn om att godkänna hamnens avfallshanteringsplan och för att utföra tillsyn. En godkänd avfallshanteringsplan och en i övrig uppfyllelse av kraven i lagstiftningen syftar i slutändan till att förbättra insamlandet av avfall från fartyg och därmed minska nedskräpningen av



haven. De uppgifter som ska behandlas bedöms inte vara av känslig karaktär utan torde som nämnts framför allt avse rena faktauppgifter om t.ex. hamnens ägare och kontaktuppgifter till ansvariga personer i hamnen. Regeringen bedömer därför att behandlingen är proportionerlig.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att den personuppgiftsbehandling som kommer att ske i ett register är förenlig med dataskyddsförordningen. Den befintliga regleringen på personuppgiftsområdet är tillräcklig för den behandling som kan komma att ske hos Transportstyrelsen med anledning av förslaget. Det behöver alltså inte införas någon ytterligare reglering om denna behandling.

### *Direktåtkomst*

För att underlätta för kommunerna att utföra sina uppgifter när det gäller hamnarna finns det anledning att möjliggöra för kommunerna att få direktåtkomst till registret. Möjligheterna att utnyttja direktåtkomst mellan två aktörer kan begränsas av offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). När uppgifter lämnas ut genom direktåtkomst kan det av tekniska skäl inte göras en sekretessprövning av uppgifter i ett enskilt ärende innan dessa lämnas ut. De uppgifter som mottagaren har direktåtkomst till är alltså i normalfallet att anse som utlämnade i och med att direktåtkomsten finns. En förutsättning för direktåtkomst är därför att åtkomsten endast avser uppgifter för vilka det inte gäller sekretess, eller uppgifter som visserligen omfattas av sekretess, men som också omfattas av en sekretessbrytande bestämmelse till förmån för den mottagare som får ha direktåtkomst till de aktuella uppgifterna.

Ett hamnregister är avsett att användas bland annat i Transportstyrelsens tillsynsverksamhet enligt LÅFF. Att sekretess gäller i sådan verksamhet framgår av 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen, jämförd med 9 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) och p. 84 i bilagan till förordningen. De uppgifter som bedöms behöva finnas i registret (hamnens plats, typen av verksamhet, ägare, kontaktuppgifter och uppgift om godkänd avfallsplan) är dock av sådan karaktär att de inte bedöms omfattas av sekretess. Några hinder mot direktåtkomst till registret bör därför inte finnas.

Utlämnande genom direktåtkomst förknippas med särskilda risker för den personliga integriteten. En sådan risk är att uppgifterna sprids som en följd av att de upptagningar som direktåtkomsten avser blir allmänna handlingar hos mottagaren. Direktåtkomst innebär också typiskt sett att uppgifter blir tillgängliga för fler personer hos mottagarna och att den utlämnande myndighetens möjligheter att kontrollera användningen av uppgifterna minskar. Ju fler personer som har omedelbar tillgång till uppgifterna, desto mer påtagliga är integritetsriskerna. Med tanke på karaktären av de uppgifter som bedöms behöva finnas i registret bör intrånget i den personliga integriteten för exempelvis ägare och verksamhetsansvariga ses som motiverat. Direktåtkomsten bör dock begränsas på så sätt att en kommun får ges direktåtkomst endast till hamnar inom den egna kommunen och till hamnar i en annan kommun som kommunen eventuellt utövar tillsyn över med stöd av 9 kap. kommunallagen (2017:725).

*Registerhanteringen bör täckas av avgifter från hamnarna*

Transportstyrelsens verksamhet finansieras enligt tidigare fastslagna principer huvudsakligen genom avgifter från användarna (se prop. 2010/11:30). Någon anledning att frångå denna princip när det gäller kostnader som avser förande av ett hamnregister finns inte. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför få meddela föreskrifter om avgifter för att täcka kostnaderna för att föra ett hamnregister.

#### 4.9 Transportstyrelsen ska få meddela verkställighetsföreskrifter

**Förslag:** Transportstyrelsen ska få meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av lagen respektive förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg.

**Skälen för förslaget:** Direktivet innehåller i artikel 2 en rad definitioner. Vissa av dessa återfinns i LÅFF. Det kan inte uteslutas att även övriga definitioner behövs för att komplettera eller förtydliga bestämmelser i LÅFF, FÅFF eller Transportstyrelsens föreskrifter. I vilken mån det behövs bör dock överlätas åt Transportstyrelsen att avgöra. Definitioner kan i de flesta fall meddelas i form av verkställighetsföreskrifter. Någon möjlighet för Transportstyrelsen att meddela verkställighetsföreskrifter finns dock inte enligt nuvarande ordning. Även av allmänna skäl är det lämpligt att den i huvudsak ansvariga myndigheten har en möjlighet att meddela verkställighetsföreskrifter. En sådan möjlighet bör därför införas.

En följd av detta förslag är att bestämmelsen i 1 kap. 2 § andra stycket FÅFF inte längre behövs och därför bör upphävas.

#### 4.10 Nya uppgifter som ska rapporteras i Safe Sea Net genom Single Window

**Förslag:** Sjöfartsverkets uppgifter som avser tillhandahållande av Safe Sea Net och Single Window ska uppdateras med de nya uppgifter som ska registreras enligt direktivet om mottagningsanordningar i hamn.

**Skälen för förslaget:** Direktivet om mottagningsanordningar i hamn innehåller flera skyldigheter att rapportera uppgifter i Safe Sea Net genom Single Window, se t.ex. artiklarna 5–7 och 13. Skyldigheten att tillhandahålla dessa system ligger på Sjöfartsverket, jfr 2 § 16 förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Bestämmelsen i förordningen bör uppdateras så att systemen anpassas för uppgifter även enligt det nya mottagningsdirektivet.

## 4.11 Sanktioner

### 4.11.1 Sanktionsavgifter ska påföras vid överträdelser

**Förslag:** Vid överträdelser av skyldigheter som avser mottagning och avlämnande av avfall från fartyg ska sanktionsavgift påföras. Befintliga straffbestämmelser tas bort från lagen.

En sanktionsavgift ska inte få påföras för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite, om en ansökan om utdömande av vitet har gjorts.

#### Skälen för förslaget

*Direktivet kräver att sanktioner införs*

Enligt artikel 16 ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt direktivet och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Direktivet och därmed de svenska bestämmelser som genomför direktivet innehåller följande huvudkategorier av skyldigheter (här anges inte de undantagsmöjligheter som i vissa fall finns):

- hamnar ska ha anordningar för mottagning av avfall från fartyg och en godkänd avfallshanteringsplan,
- innan fartyget lämnar hamn ska avfallet från fartyget lämnas i mottagningsanordning i land,
- operatören, agenten eller befälhavaren ska anmäla i förväg vilket avfall fartyget avser att lämna i hamn,
- hamnen ska lämna kvitto till befälhavaren på det lämnade avfallet,
- operatören, agenten eller befälhavaren ska rapportera lämnat avfall i Safe Sea Net, genom det s.k. Single Window,
- befälhavaren ska spara förhandsanmälan och avfallsavlämningskvittot ombord,
- hamnarna ska ta ut en avgift för mottagning av avfallet baserad på beräkningsmodellerna m.m. i direktivet.

#### *Nuvarande sanktioner*

I 10 kap. 4 och 5 §§ LÅFF finns straffbestämmelser för bland annat överträdelser av bestämmelserna om skyldighet att lämna avfall, att inte ta ut någon särskild avgift för mottagning av avfall och att anmäla vilket avfall som fartyget avser att lämna i hamn. I övrigt finns inte några sanktioner för övriga kategorier av skyldigheter enligt direktivet. Frågan är vilka sanktioner som ska införas för resterande skyldigheter, och om t.ex. befintliga straffsanktioner ska finnas kvar.

När sanktioner skulle införas för bland annat överträdelser av skyldigheten att lämna avfall i hamn föreslogs i betänkandet Att komma åt oljeutsläppen (SOU 1998:158) att sanktionsavgift skulle påföras. Regeringen valde dock att i stället införa straff för dessa överträdelser (se prop. 2000/01:139 s. 143 f.). Regeringen anförde följande:

”Å andra sidan har det, även i samband med remitteringen av promemorian Sanktioner och tillsyn med anledning av Östersjöstrategin,

framförts skäl som talar för en administrativ avgift. Således har det t.ex. påpekats att erfarenheterna från miljöbalkens miljöstraffsavgifter visar att en sådan avgift kan vara ett effektivt påtryckningsmedel. Vissa anser att en administrativ avgift skulle medföra mindre byråkrati och snabbare handläggning än vad som är fallet med en straffrättslig sanktion, bl.a. med tanke på de svårigheter som i ett straffrättsligt förfarande kan uppstå när det gäller dels att utreda vem som bär det straffrättsliga ansvaret och dels att styrka att oaktsamhet eller uppsåt har förekommit. Det har dessutom framförts att bötesbelopp sällan blir så höga att de avskräcker rederier m.fl. eftersom beloppet sätts i relation till den ansvarige personens ekonomiska ställning. En administrativ sanktionsavgift kan däremot sättas betydligt högre och därmed ha en mer avskräckande effekt.

Det finns således argument som talar såväl för som emot en administrativ avgift. Sammantaget finner regeringen att någon ny administrativ sanktionsavgift inte bör införas för närvarande, vid sidan av vattenföreningsavgiften och vid sidan av de straffsanktioner och vitesmöjligheter som redan finns i VtL. Ytterligare en avgift skulle medföra att sanktionssystemet såsom det nu ser ut skulle bli alltför splittrat. Man kan emellertid inte bortse från de synpunkter som har framförts av förespråkarna av den administrativa avgiften. Regeringen är därför inte främmande för att formen för vattenföreningsavgiften ses över för att så småningom eventuellt ändras, t.ex. genom att en administrativ avgift införs som kan påföras såväl efter oljeutsläpp som efter överträdelser av andra bestämmelser. Den frågan kräver emellertid ytterligare utredning och en samlad översyn av sanktionssystemet innan ställning kan tas.”

Även straffsanktionen för överträdelser av skyldigheten att anmäla vilket avfall som fartyget avser att lämna i hamn infördes genom det nämnda lagstiftningsärendet. Regeringen anförde att samma inställning i frågan om valet mellan sanktionsavgift och straff hade bäring på denna överträdelse, se prop. 2000/01:139 s. 158.

Straffsanktionen mot förbudet att ta ut avgift för mottagning, behandling eller annan hantering av avfall fördes i sak oförändrad in i LÅFF från lagen (1976:6) om åtgärder mot vattenförening från fartyg inom Östersjöområdet (se prop. 1979/80:167). Regeringen lämnade inte några skäl eller kommentarer till straffbestämmelserna när dessa infördes i den lagen (se prop. 1975/76:5).

#### *Överträdelser bör föranleda sanktionsavgift – inte straff*

De straffbestämmelser som finns för vissa överträdelser av bestämmelserna som rör lämnande och mottagning av avfall från fartyg i LÅFF har tillämpats ytterst sällan. Någon heltäckande förklaring till detta finns inte, men generellt sett är överträdelser av miljöregleringar svårutredda och leder sällan till lagföring eller fällande domar. Vid överträdelser av sjöfartsrelaterade bestämmelser försvåras utredningen och lagföringen, särskilt när det är fråga om utländska fartyg, av att fartygen ofta hinner lämna svensk hamn eller svenskt territorium innan ens någon misstanke om brott har uppkommit. Därtill kommer att straff endast kan utdömas för

fysiska personer, och att det många gånger kan vara svårt att i en rederi- eller hamnverksamhet utreda vem som varit ansvarig för en överträdelse. Att beivra överträdelser av miljörelaterad sjöfartslagstiftning med fängelse eller böter är i många fall därför inte särskilt effektivt.

Bestämmelserna om skyldighet för fartygen att lämna avfall i mottagningsanordningar i hamn och för hamnarna att inrätta mottagningsanordningar syftar till att ge incitament för och underlätta avlämnande av avfallet i hamn och därmed undvika att avfall släpps ut eller dumpas i t.ex. havet. Utsläpp eller dumping av avfall i havet är emellertid straffbelagt enligt andra bestämmelser i LÅFF respektive miljöbalken. Skälen att därutöver ha straffbestämmelser för det fall någon t.ex. inte lämnar allt avfall i hamn framstår därmed som mindre tunga. Om någon inte uppfyller kraven att lämna avfallet i hamn, men inte släpper ut avfallet i havet, har inte någon miljöskada skett, och underlåtenheten bör inte anses så allvarlig att den ska kunna föranleda fängelse eller böter.

Direktivet kräver dock att sanktioner införs för överträdelser av direktivets bestämmelser. Frågan är därmed om det kan införas någon annan sanktion än straff. De flesta av de överträdelser som ska sanktioneras är sådana som är relativt lätta att konstatera. Det framstår inte heller som att det kan uppstå några större svårigheter att avgöra vem som har begått överträdelsen. En sanktion i form av en sanktionsavgift är därför lämpligare för överträdelser av de bestämmelser som genomför direktivet. Befintliga straffbestämmelser för överträdelser av skyldigheter som genomför direktivet bör därmed tas bort.

#### *Sanktionsavgift och vite*

Tillsynsmyndigheten har en möjlighet att förena förelägganden med vite (se avsnitt 4.7.4). Ett föreläggande kan komma att beslutas för att komma till rätta med en brist som också kan innebära en sanktionsavgift och vite bör inte påföras för samma överträdelse. En sanktionsavgift bör därför inte tas ut för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite om en ansökan om utdömande av vitet har gjorts.

### **4.11.2 Vilka överträdelser ska föranleda sanktionsavgift?**

**Förslag:** Sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av skyldigheten att

- ha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg,
- ha anordningar för mottagning av avfall från fartyg,
- anmäla det avfall som ska lämnas i hamn,
- lämna avfall från fartyget i hamn,
- lämna kvitto på mottaget avfall,
- rapportera uppgifterna på kvittot, och
- spara uppgifterna från förhandsanmälan eller kvittot ombord.

**Skälen för förslaget:** Direktivet innehåller en rad skyldigheter. Vissa av skyldigheterna avser åtgärder som mer konkret och direkt kan sägas bidra till målet att minska mängden avfall i haven, nämligen skyldigheten att lämna allt avfall i hamn och skyldigheten för hamnar att ha

mottagningsanordningar för att ta hand om avfallet, medan övriga skyldigheter mer är av administrativ art i syfte att understödja och hjälpa aktörerna och att underlätta en effektiv kontroll. Samtliga dessa skyldigheter är dock viktiga led i arbetet med att minska mängden avfall från fartyg som släpps ut i vattnet och bör som utgångspunkt kunna föranleda sanktionsavgift vid överträdelse.

En förutsättning för att en överträdelse ska vara lämplig att kombinera med en sanktionsavgift är dock att tillsynsmyndigheten enkelt bör kunna avgöra huruvida en överträdelse har skett. I princip bör myndigheten på rent objektiva grunder kunna konstatera detta, utan att myndigheten ska behöva göra någon djupare utredning av de faktiska förhållandena. De skyldigheter som direktivet innehåller är i princip samtliga sådana att det inte torde kunna uppstå några tveksamheter om huruvida skyldigheterna har uppfyllts eller inte. Om kraven att ha en godkänd avfallshaneringsplan, att göra en förhandsanmälan, att lämna kvitto, att rapportera uppgifterna från kvittot och att spara kvittot och förhandsanmälan ombord har uppfyllts, torde vara mycket enkelt att konstatera. Det torde i normalfallet vara enkelt att avgöra även huruvida kraven att lämna allt avfall i hamn och att ha adekvata mottagningsanordningar har uppfyllts eller inte, även om det inte kan uteslutas att en viss utredning i något fall kan bli aktuellt. Dessa överträdelser bör föranleda påförandet av sanktionsavgift.

När det gäller överträdelse av skyldigheten för hamnar att ta ut en avgift för mottagning av avfallet i enlighet med regleringen i direktivet är saken däremot annorlunda. Regleringen i direktivet av hur avgiften för mottagning av avfallet ska beräknas är omfattande och komplicerad. Principen om no special fee är inte längre särskilt framträdande, och det finns både möjligheter och skyldigheter att ha olika typer av rabatter, såväl generella som riktade mot enskilda rederier. Det finns inga på förväg angivna avgiftsnivåer att utgå från. Det framstår därför som svårt att avgöra vad som är en korrekt avgift i varje enskilt fall. Troligen skulle det krävas en relativt omfattande utredning av tillsynsmyndigheten för att kunna konstatera om avgiften är korrekt utformad eller inte. Någon möjlighet att påföra sanktionsavgift bör därför inte införas för en överträdelse av reglerna om avgiftsnivån.

### 4.11.3 Sanktionsavgiftens storlek ska anges i förordning

<p><b>Förslag:</b> Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgiftens storlek och vem som ska påföras sanktionsavgiften.</p>
---

**Skälen för förslaget:** Sanktionsavgifterna bör utformas så att de tar hänsyn till ett flertal faktorer, däribland överträdelsens allvar, risken för miljöskada och fartygets storlek. Det är därför mindre lämpligt att ange avgifternas storlek i lag, utan de bör anges i förordning. Ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om avgifternas storlek bör alltså införas.

I föreskrifterna bör det också anges vem som ska påföras avgiften. I de flesta fall torde den som är ansvarig för att uppfylla kravet och som därmed även bör vara betalningsansvarig framgå redan av de föreskrifter i vilka

skyldigheten anges. Det kan dock inte uteslutas att betalningsansvaret i vissa fall bör läggas på något annat subjekt än det som ansvarar för att genomföra skyldigheten.

#### 4.11.4 Sanktionsavgifternas storlek

**Förslag:** Om en hamn inte har en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg, ska hamnen påföras en sanktionsavgift med 15 000 kr för fritidsbåtshamnar och 50 000 kr för övriga hamnar.

Om en hamn inte har anordningar för mottagning av avfall från fartyg, ska hamnen påföras en sanktionsavgift med 40 000 kr för fritidsbåtshamnar och 135 000 kr för övriga hamnar.

Om avfallsavlämning inte har föranmälts, ska fartygets redare eller ägare påföras en sanktionsavgift med 15 000 kr.

Om fartyget inte lämnar sitt avfall i hamn, ska fartygets redare eller ägare påföras en sanktionsavgift med 2 500 kr–50 000 kr beroende på fartygets storlek.

Om kvitto inte lämnat för avlämnat avfall, ska hamnen påföras en sanktionsavgift med 10 000 kr.

Om uppgifter på avfallsavlämningskvittot inte rapporteras, ska fartygets redare eller ägare påföras en sanktionsavgift med 10 000 kr.

Om förhandsanmälan eller avfallsavlämningskvittot inte sparas ombord, ska fartygets redare eller ägare påföras en sanktionsavgift med 10 000 kr för respektive dokument.

#### Skälen för förslaget

*Underlåtenhet att ha en godkänd plan för att ta emot och hantera avfall från fartyg*

Skyldigheten att ha en godkänd avfallshanteringsplan är viktig dels för kontrollförfarandet, dels för att rederierna i förväg ska kunna ta reda på vilka mottagningsanordningar för avfall som finns i varje hamn och på så sätt planera fartygets rutt effektivt. Skyldigheten att ha en godkänd avfallshanteringsplan är också central i direktivet. Det får därför anses som allvarligt om en hamn driver verksamhet utan en sådan plan. I promemorian föreslås inte att direktivets möjlighet att undanta hamnar från en skyldighet att ha en godkänd plan ska användas. Detta innebär t.ex. att samtliga fritidsbåtshamnar också ska ha en godkänd plan. Sanktionsavgiften bör därför differentieras så att avgiften för en fritidsbåtshamn ska bestämmas till 15 000 kr och för övriga hamnar till 50 000 kr.

*Underlåtenhet att ha anordningar för mottagning av avfall från fartyg*

Att det finns mottagningsanordningar för att tillgodose fartygens behov av att lämna avfall är en grundläggande förutsättning för att ha en fungerande avfallsavlämning och för att undvika att avfallet hamnar i vattnet. Det finns därför anledning att för denna typ av överträdelse ha en något högre sanktionsavgift. Liksom när det gäller skyldigheten att ha en godkänd avfallshanteringsplan är det rimligt att göra skillnad mellan

sanktionsavgifterna beroende på om det är en fritidsbåtshamn eller en industrihamn som inte uppfyller kraven. Till skillnad från kravet att ha en godkänd plan så bör skyldigheten att ha adekvata mottagningsanordningar anses vara viktigare, eftersom det är dessa som fartygen faktiskt ska kunna använda. Avgiften bör också bestämmas till en sådan nivå att det inte finns något incitament av kostnadsskäl att inte ha adekvata mottagningsanordningar. Sanktionsavgiften bör därför bestämmas till 40 000 kr för fritidsbåtshamnar och 135 000 kr för övriga hamnar.

När det gäller avgiftsnivån för fritidsbåtshamnar bör dock följande nämnas. Skillnaden mellan de olika typer av fritidsbåtshamnar som omfattas av regleringen är stor. I den ena änden finns kommersiella marinor med flera hundra båtplatser och där verksamheten bedrivs av från båtägarna fristående bolag. I den andra änden finns små båtklubbar med kanske högst ett par tiotal båtplatser och som drivs helt ideellt av båtägarna själva. Det företag som driver en stor marina har normalt bättre förutsättningar för att betala sanktionsavgiften än den lilla ideella båtklubben. Det kan därför inte uteslutas att förhållandena i vissa hamnar kan vara sådana att det finns förutsättningar för nedsättning av avgiften, se avsnitt 4.11.5.

#### *Underlåtenhet att förhandsanmäla det avfall som ska lämnas i hamn*

Artikel 6 i det nya mottagningsdirektivet innebär att det är fartyg med en bruttodräktighet över 300 som är skyldiga att anmäla i förväg vilket avfall som fartyget avser att lämna. Anmälan ska enligt artikel 6 göras i Safe Sea Net. En underlåtenhet att förhandsanmäla bör inte anses som någon särskilt allvarlig överträdelse. Det finns därför inte heller någon anledning att differentiera avgiften efter fartygets storlek eller någon annan faktor. Sanktionsavgiften bör bestämmas till 15 000 kr och påföras fartygets redare eller ägare.

#### *Underlåtenhet att lämna avfall från fartyget i hamn*

Detta är den enda överträdelse av det nu gällande mottagningsdirektivet som omfattas av ansvarsbestämmelserna i 10 kap. LÅFF och där fängelse ingår i straffskalan. Det har alltså ansetts som särskilt allvarligt om avlämnande av avfall inte sker i hamn. Någon anledning att göra någon annan bedömning vid genomförandet av det reviderade mottagningsdirektivet finns inte. Skyldigheten bör anses vara viktig för såväl handelsfartyg som fritidsfartyg. Sanktionsavgiften bör påföras fartygets ägare eller redare. Med beaktande av att de miljömässiga konsekvenserna av att icke lämnat avfall kan hamna i vattnet i stället för att lämnas till en mottagningsanläggning för avfall blir större ju mer avfall som förvaras på ett fartyg, bör avgiften differentieras efter storleken på fartyget. Hänsyn bör även tas till att mindre fartyg oftare ägs av fysiska personer och större fartyg ägs av juridiska personer, vilket bör avspeglas i avgiftsnivåerna. Sanktionsavgifterna bör därför påföras fartygets redare eller ägare och lämpligen bestämmas till följande:



<u>Bruttodräktighet</u>	<u>Avgift (kr)</u>
≤ 50	2 500
51–500	10 000
501–3 000	15 000
3 001–15 000	20 000
15 001–50 000	35 000
> 50 001	50 000

#### *Underlåtenhet att lämna kvitto på mottaget avfall*

Ett kvitto på att fartyget har lämnat sitt avfall i hamn är ett viktigt bevis för att fartyget har uppfyllt sin skyldighet. Redaren har också en skyldighet att rapportera informationen på kvittot i Safe Sea Net (se nedan). Sanktionsavgiften om kvitto inte lämnas bör därför inte sättas särskilt högt, lämpligen till 2 000 kr. Avgift bör påföras för varje typ av mottagningsanordning där kvitto inte lämnas.

#### *Underlåtenhet att rapportera uppgifterna på kvittot*

Uppgifterna om vilket avfall som har lämnats ska rapporteras i Safe Sea Net och kommer bl.a. att utgöra en viktig uppgift vid kommissionens kontroll av om mängden avfall som lämnas i mottagningsanordningar totalt sett ökar. Skyldigheten att rapportera uppgifterna från avfallsavlämningskvittot i Safe Sea Net gäller endast för fartyg med en bruttodräktighet över 300. Sanktionsavgiften bör påföras fartygets redare eller ägare och bestämmas till 10 000 kr.

#### *Underlåtenhet att spara uppgifterna från förhandsanmälan och kvittot ombord*

Kravet att spara förhandsanmälan ombord gäller för fartyg som har en bruttodräktighet över 300, eftersom det är sådana fartyg som ska göra förhandsanmälan, se ovan. Liksom vad gäller underlåtenhet att lämna avfall i hamn samt förhandsanmäla fartygets avfallslämning, bör avgiften påföras fartygets redare eller ägare. Underlåtenhet att spara förhandsanmälan ombord till nästa anlöpshamn bör bestämmas till 10 000 kr.

Kravet att spara informationen från avfallsavlämningskvittot ombord omfattar enligt direktivet alla fartyg. Fritidsbåtar anlöper dock oftast hamnar med obemannade mottagningsanordningar, som enligt artikel 7 får undantas från kravet om att utfärda ett avlämningskvitto. Förhoppningsvis kommer denna möjlighet till undantag att kunna utnyttjas i stor omfattning när det gäller avfallslämning från fritidsbåtar, och därmed kommer dessa båtar oftast inte att ha något kvitto att spara ombord. Det är för övrigt nästan omöjligt att kontrollera de flesta fritidsbåtars rutt, vilket innebär att en kontroll av fritidsbåtarna och deras kvittot ändå skulle bli mycket svår. Mot denna bakgrund får det anses vara meningsfullt att påföra sanktionsavgift endast för fartyg som har en bruttodräktighet över 300 och som faktiskt kan kontrolleras i och med att de också ska förhandsanmäla sin avfallsavlämning. För underlåtenheten att spara kvittot på fartyget föreslås därför att avgift endast ska påföras fartyg som har en

bruttodräktighet över 300, att avgiften ska påföras fartygets redare eller ägare och att avgiften ska bestämmas till 10 000 kr.

#### 4.11.5 Ansvarig myndighet och förfarandet vid beslut om sanktionsavgift

**Förslag:** Sanktionsavgiften ska påföras av tillsynsmyndigheten, dvs. Transportstyrelsen när det gäller överträdelser som har begåtts av fartyg och handels- och industrihamnar, och kommunerna när det gäller överträdelser som har begåtts av fritidsbåtshamnar.

Sanktionsavgifterna ska påföras även om överträdelserna inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet.

Tillsynsmyndigheten ska få helt eller delvis avstå från att ta ut sanktionsavgiften om överträdelserna är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna framstår som oskäligt att ta ut avgiften.

Sanktionsavgiften ska få beslutas endast om den som avgiften ska tas ut av har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att överträdelserna ägde rum.

#### Skälen för förslaget

*Sanktionsavgifterna ska påföras av tillsynsmyndigheten*

Sanktionsavgifter förekommer i många olika författningar. I vissa fall påförs sanktionsavgifterna av den myndighet som utövar tillsyn eller på annat sätt kontrollerar en verksamhet. I andra fall påförs en sanktionsavgift av domstol efter ansökan av myndighet. Vilka överväganden som har varit avgörande i frågan om vilket system som ska gälla går inte alltid att utläsa i efterhand. Om avgiften ska påföras av domstol, bör detta dock normalt kräva att avgörandet kräver mer omfattande rättsliga eller faktiska prövningar. Om påförandet av sanktionsavgifterna däremot kan göras mer rutinmässigt baserat på ett relativt enkelt konstaterande av fakta och de rättsliga grunderna, saknas anledning att ta domstolarna i anspråk, utan ett påförande kan göras av t.ex. tillsynsmyndighet. Eftersom beslutet ändå bör kunna överklagas till domstol (se avsnitt 4.11.7), tillgodoses kravet på en möjlighet till djupare rättslig prövning om en sådan skulle behövas. De överträdelser som är aktuella att förena med sanktionsavgift torde i det aktuella fallet vara relativt enkla att konstatera och är inte vidhäftade med några särskilt komplicerade rättsliga bedömningar. Det är därför lämpligt att sanktionsavgiften påförs av tillsynsmyndigheterna, dvs. Transportstyrelsen respektive kommunerna.

#### *Strikt ansvar*

En av fördelarna med sanktionsavgifter är att dessa inte behöver påföras endast om det går att påvisa uppsåt eller oaktsamhet hos den ansvarige. Det är i många fall tillräckligt att det går att konstatera att en skyldighet inte har uppfyllts (s.k. strikt ansvar) för att avgiften ska påföras. En förutsättning för att ett strikt ansvar ska få gälla är dock att överträdelserna

ska vara relativt lätt att konstatera utan djupare utredning eller bevisvärdering, och helst inte heller kräva någon omfattande rättslig analys. De överträdelse som är aktuella i denna promemoria uppfyller dessa kriterier. Sanktionsavgiften bör alltså påföras utan något krav på att uppsåt eller oaktsamhet ska behöva påvisas.

#### *Jämkning av avgiften*

Det kan inte uteslutas att det kan förekomma situationer där en hamn eller en redare inte har haft faktisk möjlighet att uppfylla skyldigheterna, eller att det finns andra omständigheter som gör att det är oskäligt att påföra avgift, särskilt eftersom avgiften ska påföras utifrån strikt ansvar, dvs. oavsett om det förekommit något uppsåt eller någon oaktsamhet. Det bör därför finnas en möjlighet för tillsynsmyndigheten att helt eller delvis avstå från att ta ut sanktionsavgiften om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna skulle framstå som oskäligt att ta ut avgiften. Möjligheten att avstå helt från att ta ut någon sanktionsavgift bör dock utnyttjas återhållsamt.

#### *Tillfälle att yttra sig krävs för sanktionsavgiftens påförande*

Sanktionsavgift som sanktionsform är bl.a. avsedd att vara ett medel för det allmänna att snabbt ge en reaktion på överträdelse av regelverket. Det är därför angeläget att handläggningen av ärenden som rör påförande av sanktionsavgift inte drar ut på tiden och att avgiften kan påföras inom rimlig tid. Det är också rimligt att den som beslutet rör får kännedom om att det pågår ett ärende hos myndigheten och får tillfälle att yttra sig innan något beslut fattas. Sanktionsavgiften bör därför få beslutas endast om den som avgiften ska tas ut av har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att överträdelsen ägde rum.

## **4.11.6 Betalning och verkställighet m.m.**

**Förslag:** En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten inom 30 dagar efter det att ett beslut om avgiften har fått laga kraft eller den längre tid som anges i beslutet. Om sanktionsavgiften inte har betalats inom 30 dagar, ska tillsynsmyndigheten lämna den obetalda avgiften för indrivning.

En sanktionsavgift ska inte behöva betalas om beslutet inte har verkställts inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

**Skälen för förslaget:** En sanktionsavgift bör betalas till tillsynsmyndigheten inom 30 dagar efter det att ett beslut om avgiften har fått laga kraft eller den längre tid som anges i beslutet. Om avgiften inte har betalats inom fristen bör beslutet om sanktionsavgift få verkställas enligt utskökningsbalken. Tillsynsmyndigheten bör då lämna den obetalda avgiften för indrivning. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Det bör finnas en gräns för när en påförd sanktionsavgift inte längre behöver betalas, lämpligen fem år från det att beslutet fick laga kraft.

#### 4.11.7 Överklagande

**Förslag:** Tillsynsmyndigheternas beslut att påföra sanktionsavgift ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

**Skälen för förslaget:** Ett beslut av Transportstyrelsen eller en kommun om att påföra sanktionsavgift bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Vid överklagande till kammarrätten bör det krävas prövningstillstånd.

#### 4.12 Sekretess

**Bedömning:** Några ändringar i sekretessregleringen behövs inte.

**Skälen för bedömningen:** Förslagen i denna promemoria ändrar i befintliga uppgifter enligt LÅFF för Transportstyrelsen men ger också myndigheten en ny uppgift i form av skyldigheten att godkänna hamnars avfallshanteringsplaner, se avsnitt 4.2.1. I avsnitt 4.7 föreslås vidare att kommunerna ska få i uppgift att godkänna avfallshanteringsplaner för fritidsbåtshamnar och att utöva tillsyn över fritidsbåtshamnarnas skyldigheter enligt LÅFF.

Enligt 9 § offentlighets- och sekretessförordningen gäller sekretess, i den utsträckning som anges i bilagan till förordningen, i statliga myndigheters verksamhet, som består i utredning, planering, prisreglering, tillståndsgivning, tillsyn eller stödverksamhet med avseende på produktion, handel, transportverksamhet eller näringslivet i övrigt

1. för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, uppfinningar eller forskningsresultat, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgifterna röjs, och

2. för uppgift om andra ekonomiska eller personliga förhållanden än som avses i 1 för den som har trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet.

I punkt 84 i bilagan till förordningen anges verksamhet som består i tillsyn enligt LÅFF eller enligt motsvarande äldre bestämmelser.

En i princip likalydande sekretessreglering som omfattar t.ex. kommuners tillsynsverksamhet finns i 30 kap. 27 § offentlighets- och sekretesslagen.

Merparten av förslagen i denna promemoria ändrar i befintliga uppgifter som rör Transportstyrelsens tillsyn enligt LÅFF och som alltså redan omfattas av sekretess. Kommunernas föreslagna nya uppgift att utöva tillsyn över fritidsbåtshamnar omfattas också av befintlig sekretess.

När det gäller de nya uppgifterna för Transportstyrelsen och kommunerna att godkänna hamnars avfallshanteringsplaner bör tillsynsbegreppets relativt vida betydelse i offentlighets- och sekretesssammanhang medföra att även de nya uppgifterna omfattas av den befintliga sekretessregleringen. Några ändringar behövs därför inte heller i det avseendet.

## 5 Ikraftträdande

**Förslag:** Författningsändringarna ska träda i kraft den 1 november 2022.

**Skälen för förslaget:** Direktivet skulle ha varit genomfört i medlemsstaterna senast den 28 juni 2021. Författningsändringarna bör därför träda i kraft så snart som möjligt, vilket bedöms vara den 1 november 2022.

## 6 Vissa hänvisningar

### 6.1 Ändrade hänvisningar till EU:s dubbelskrovsförordning

**Förslag:** Hänvisningar i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg ska göras till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov.

**Skälen för förslaget:** 7 kap. 6 a § och 10 kap. 3 och 6 §§ LÅFF och 9 kap. 15 § FÅFF innehåller hänvisningar till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov. EU-förordningen upphävdes 2012 och ersattes av en ny förordning, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 av den 13 juni 2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov. Upphävandet av den tidigare förordningen gjordes framför allt av rent redaktionella skäl eftersom förordningen hade ändrats många gånger. Innehållet i den nya EU-förordningen är i huvudsak detsamma som i den upphävda förordningen.

De paragrafer som hänvisar till 2002 års EU-förordning bör därför ändras så att hänvisningarna görs till den nya EU-förordningen. Ändringarna medför inte att någon skillnad i sak uppstår i de aktuella paragraferna. Hänvisningarna bör i fortsättningen vara statiska, eftersom de återfinns i straffbestämmelser och i till straffbestämmelser kopplade materiella krav.

De föreslagna ändringarna bör av praktiska skäl träda i kraft samma dag som de författningsändringar som föreslås i samma lag för genomförandet av direktivet om mottagningsanordningar, dvs. den 1 november 2022 (se avsnitt 5).

### 6.2 Korrigering av hänvisningar i fartygssäkerhetslagen

**Förslag:** Felaktiga hänvisningar i fartygssäkerhetslagen ska ändras.

**Skälen för förslaget:** Vid genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet ombord på passagerarfartyg gjordes ändringar i bl.a. 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364), jfr prop. 2018/19:116. Ändringarna innebar bl.a. att en ny punktindelning av paragrafen infördes. 5 kap. 4 a § och 8 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen, som hänvisar till 7 kap. 6 §, ändrades dock inte i det nämnda lagstiftningsärendet. Hänvisningarna i 5 kap. 4 a § och 8 kap. 2 § har därför blivit felaktiga och bör korrigeras.

Ändringarna bör träda i kraft så snart möjligt, förslagsvis den 1 november 2022.

## 7 Konsekvenser

### 7.1 Allmänna konsekvenser

**Bedömning:** Förslagen i promemorian har inte några konsekvenser för statens budget eller jämställdheten.

**Skälen för bedömningen:** Förslagen i denna promemoria innebär vissa tillkommande arbetsuppgifter för till exempel Transportstyrelsen och Sjöfartsverket, men de bedöms vara av begränsad omfattning och kunna finansieras inom befintliga ekonomiska ramar. Några konsekvenser för statens budget uppstår därmed inte. Förslagen gör ingen åtskillnad mellan kvinnor och män, varken formellt eller i praktiken. Någon påverkan på jämställdheten uppstår alltså inte.

### 7.2 Miljön

**Bedömning:** Förslagen i promemorian syftar till att bidra till ett korrekt och effektivt genomförande av direktivet vilket bör medföra positiva effekter för miljön, såväl i Sverige som i de havsområden vi delar med andra stater.

**Skälen för bedömningen:** Sjöfarten, såväl den kommersiella yrkessjöfarten som fritidssjöfarten, är en näring på tillväxt. De produkter och det avfall vi för med oss ombord på fartygen varierar men speglar alltifrån vad vi finner i våra hushåll till industriverksamhet. Havsmiljön dras i dag med stora problem, varav kemikalier och plaster i olika former är några exempel. Även om mycket av föroreningarna kommer från land står maritima verksamheter för en betydande del av nedskräpningen och utsläppen. Kustområden, där en majoritet av den biologiska mångfalden finns, är ofta extra känsliga. Det är också den biologiska mångfalden, i sina olika former, som är bas för många näringar eller sociala värden. Förslagen i promemorian syftar till att säkra hanteringen av miljöfarligt avfall och minska utsläppen från sjöfarten till denna havsmiljö, både i dag och i en framtid med en fortsatt växande sjöfartsnäring.

## 7.3 Enskilda

### 7.3.1 Hamnarna

**Bedömning:** Förslagen kommer att medföra vissa tillkommande arbetsuppgifter för hamnarna. För vissa industrihamnar kan utgifterna reduceras.

#### **Skälen för bedömningen**

*Avfallshanteringsplanen ska godkännas och rapporteras*

Förslagen i denna promemoria innebär framför allt vissa ytterligare skyldigheter av mer administrativ karaktär. Hamnar har redan enligt befintliga bestämmelser en skyldighet att ha mottagningsanordningar för avfall från fartyg och att ha en avfallshanteringsplan. Det som tillkommer enligt förslagen i denna promemoria är att planen ska vara godkänd, se avsnitt 4.2.2. Detta krav kan innebära ett visst tillkommande arbete för hamnarna, eftersom de kommer att behöva sända in sina planer till den godkännande myndigheten och eventuellt behöva justera sin plan om myndigheten kräver det. Vidare ska uppgifter från de godkända avfallshanteringsplanerna rapporteras till Safe Sea Net, se avsnitt 4.2.2. Det är i dag oklart om registreringer kommer att kunna göras direkt av hamnarna eller om det kommer att ske genom berörda myndigheters försorg.

Eftersom planerna efter godkännande ska revideras vid behov vart femte år, bör dessa tillkommande uppgifter inte bli särskilt omfattande för hamnarna.

*Kvitto ska lämnas på mottaget avfall*

Enligt förslaget i avsnitt 4.3.4 ska hamnarna lämna kvitto till fartyget på det avlämnade avfallet. För de större hamnarna bör detta kunna ske utan några större konsekvenser. För små hamnar finns en möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från krav på att lämna kvitto, se avsnitt 4.5.

*Avgiftssystemet bör medföra att svenska hamnar får ta emot mindre avfall*

Syftet med direktivet är att i större utsträckning harmonisera avfallsmottagningen i EU:s hamnar. Detta gäller särskilt sättet på vilket hamnarna får ta ut avgift för mottagningen av avfallet från fartygen, där systemet i det nya direktivet innebär en mycket mer detaljerad avgiftsreglering och där möjligheterna för hamnarna att ta betalt för det faktiska avfallet har ökat jämfört med det tidigare direktivet. Detta bör medföra att fenomenet med "waste shopping" minskar. Waste shopping innebär att fartyg sparar delar av sitt avfall, ofta mer svårhanterligt avfall, till dess de kommer till en hamn där det är billigast eller smidigast att lämna av det. Eftersom den svenska regleringen har följt den tidigare principen "ingen särskild avgift", har de svenska hamnarna ofta fått ta emot en oproportionerlig del avfall utan att få extra betalt för det.



### 7.3.2 Rederierna

**Bedömning:** De nya uppgifterna att spara förhandsanmälan och kvitto i fråga om avfallslämning ombord och att rapportera kvittouppgifterna i Safe Sea Net medför mycket begränsade konsekvenser för rederier och personalen ombord. Mottagningsförfarandet i europeiska hamnar kommer att bli mer förutsägbart.

**Skälen för bedömningen:** Förslaget i avsnitt 4.3.2 innebär att det införs en skyldighet att ombord på fartyget spara förhandsanmälan om det avfall som fartyget avser att lämna i hamn. Enligt förslaget i avsnitt 4.3.4 ska kvittot för mottagning av avfall sparas ombord på fartyget, och uppgifterna på kvittot ska dessutom rapporteras i Safe Sea Net.

Någon större skillnad jämfört med i dag torde detta inte innebära. Uppgifterna måste ändå tas fram för att kunna skickas och finns alltså redan ombord. Skyldigheten att därutöver spara anmälan och kvittot kan inte anses utgöra någon större tillkommande uppgift, särskilt som anmälan görs i elektronisk form och också bör kunna sparas på samma sätt. Rapporteringskravet som ska genomföras i Safe Sea Net kommer att kunna ske samordnat med andra befintliga rapporteringsuppgifter som också sker i Safe Sea Net. Sammanfattningsvis bör de nämnda uppgifterna inte medföra några större konsekvenser för rederierna.

Däremot kommer förslagen i promemorian, bl.a. kraven på att avfallshanteringsplanerna ska vara godkända och den förbättrade tillsynen, att innebära att mottagningen av avfallet i europeiska hamnar blir betydligt mer förutsägbart. Varje enskild hamns mottagningsförmåga kommer att bli tydligare. Detta bör underlätta för rederierna i deras planering för avfallslämnandet.

### 7.3.3 Fiskarna

**Bedömning:** Skyldigheten att i hamn lämna passivt fiskat avfall bedöms inte medföra några stora kostnader för fiskarna utan kan i stället bli en viss vinst, då all inlämning av uttjänta och passivt uppfiskade fiskeredskap och annat skräp inkluderas i hamnavgiften.

**Skälen för bedömningen:** Förslaget i avsnitt 4.3.3 innebär att det införs en skyldighet för att avlämna passivt fiskat avfall i hamn. Skyldigheten lär av naturliga skäl endast träffa fiskare. Med passivt fiskat avfall avses enligt artikel 2.4 i direktivet avfall som samlas i nät under fiskeinsatser. Det förekommer redan i dag att fiskefartyg som i sina nät får upp avfall, t.ex. tappade fiskeredskap eller skräp, tar med det på fartyget och lämnar det i avfallshanteringen i hamn. Det saknas dock siffror på hur ofta och i vilken omfattning det sker och även på i vilken omfattning sådant passivt fiskat avfall förekommer vid fiske. Det saknas också ett brett underlag på vilka kostnader detta utgör för fiskare och hamnar. Det är därför mycket svårt att bedöma vilka effekter denna skyldighet får för fiskarna. Varje fiskefartyg kommer dock att behöva se till att fartyget har förutsättningar att ta om hand sådant avfall. Beroende på storleken på fartyget, dess konstruktion osv. kan dessa förutsättningar vara mycket olika, men det kan inte uteslutas att det kan krävas investeringar för att t.ex. skapa extra

utrymmen ombord för det fall det inte redan finns sådana som är möjliga att använda.

I övrigt berörs fiskare av samma skyldigheter som rederier, se avsnitt 4.2.2.

### 7.3.4 Fritidsbåtsanvändarna

**Bedömning:** Någon större skillnad uppstår inte för personer som med fritidsbåt utnyttjar hamnars mottagningsanordningar. Kraven på hamnarna kan skapa en större förutsägbarhet för fritidsbåtsanvändarna och underlätta för dem att lämna sitt avfall i hamn.

**Skälen för bedömningen:** Inga förslag i denna promemoria innehåller några nya skyldigheter för fritidsbåtsanvändarna. Eftersom hamnarnas avfallshanteringsplan föreslås vara godkänd och hamnarna ska informera om planen bör förutsägbarheten för båtanvändarna att lämna sitt avfall i hamn öka. De ökade kraven i form av godkännande av planer och förbättrad tillsyn bör också medföra att själva mottagningsanordningarna förbättras, vilket underlättar den faktiska avlämningen av avfallet.

## 7.4 Myndigheterna

### 7.4.1 Transportstyrelsen

**Bedömning:** De nya arbetsuppgifterna för Transportstyrelsen bedöms vara av begränsad art och kunna hanteras inom befintliga ramar.

#### **Skälen för bedömningen**

##### *Godkännande och rapportering av avfallshanteringsplanen*

Förslaget i avsnitt 4.2.1 att alla avfallshanteringsplaner ska vara godkända kommer att innebära att Transportstyrelsen kommer att behöva bedöma och fatta beslut om att godkänna de planer som rör industrihamnar. Uppskattningsvis rör det sig om ca 400–500 planer som ska hanteras. Denna uppgift bedöms ta mer tid i anspråk inledningsvis då många planer ska bedömas och beslutas för första gången. Därefter kommer eventuella ändringar av planerna och därmed medföljande nya godkännanden ske vart femte år, vilket inte bör föranleda särskilt stort arbete för myndigheten.

##### *Stöd till kommunernas tillsyn av fritidsbåtshamnar*

I avsnitt 4.7.3 föreslås att Transportstyrelsen ska ha till uppgift att ge kommunerna vägledning i tillsynen över fritidsbåtshamnar. I vilken omfattning och på vilket sätt sådan vägledning kommer att behövas går inte att säga. Uppgiften bör i vilket fall som helst inte bli alltför betungande även om uppgiften inledningsvis kan blir något mer omfattande än den senare kontinuerligt kommer att bli.

### Rapporteringsuppgifter

Skyldigheten för en medlemsstat att rapportera de godkända avfallshanteringsplanerna i Safe Sea Net kan, om rapporteringen inte kan läggas på hamnarna själva, behöva göras av myndighet. Förslaget i avsnitt 4.2.2 innebär att Transportstyrelsen har en skyldighet att se till att rapporteringskravet uppfylls för samtliga hamnar, dvs. även för fritidsbåtshamnar där godkännandet föreslås ske av kommunerna (såvida inte rapporteringen kan ske direkt av hamnarna). Detta kommer att generera ett visst arbete. Antalet hamnar som bedöms omfattas av kraven och vars planer därmed ska rapporteras till Safe Sea Net är ungefär 2 500. I ett initialt skede kan alltså en större mängd rapporteringar behöva ske. Beroende på hur systemet utformas bedöms dock rapporteringen kunna göras relativt automatiserad. Efter det att alla hamnars planer har registrerats kommer arbete med rapportering att begränsa sig till de fall när en plan har ändrats, vilket bör bli relativt sällan.

Transportstyrelsen föreslås även få i uppgift att sköta en rad andra administrativa rapporterings- och informationskrav enligt direktivet, se t.ex. avsnitt 4.2.2, 4.3.4, 4.5 och 4.6. Flertalet av dessa rapporteringar ska ske direkt i Safe Sea Net. Detta är ett system som Transportstyrelsen redan har tillgång till och god kunskap om. De tillkommande uppgifterna bör därför kunna hanteras inom befintliga ramar.

#### 7.4.2 Sjöfartsverket

**Bedömning:** Den tillkommande uppgiften att hantera ytterligare uppgifter i Safe Sea Net medför marginellt ökade arbetsuppgifter och kan hanteras inom befintliga ramar.

**Skälen för bedömningen:** Förslaget i avsnitt 4.10 innebär att nya uppgifter ska rapporteras i Safe Sea Net genom Single Window. Sjöfartsverket ansvarar för att tillhandahålla den databasen och det system som krävs för att göra rapporter genom Single Window. De få tillkommande uppgifter som ska rapporteras in medför framför allt att verket kan behöva göra tekniska ändringar i datasystemen. Därefter bedöms förslaget inte medföra något större arbete för myndigheten.

#### 7.4.3 Domstolarna

**Bedömning:** De allmänna förvaltningsdomstolarna kan få ett ökat antal mål. Eventuella ökningarna ska hanteras inom befintliga ramar.

Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna kan få minskad arbetsbörda, eftersom vissa överträdelse avkriminaliseras.

**Skälen för bedömningen:** Promemorian innebär att hamnarnas avfallshanteringsplaner ska godkännas, se avsnitt 4.2.1. Denna nya typ av beslut kommer att kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Vidare införs ett system med sanktionsavgifter för överträdelse, se avsnitt 4.11. Besluten om sanktionsavgift föreslås få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det är svårt att avgöra hur många mål om sanktionsavgift som kommer att överklagas till domstolarna. Antalet mål

kan dock antas bli relativt begränsat och bör kunna hanteras inom befintliga ramar.

Förslagen i avsnitt 4.11 innebär vidare att vissa straffbestämmelser tas bort. Även om antalet mål i de allmänna domstolarna avseende de nu borttagna straffbestämmelserna har varit begränsat, innebär förslagen en marginell minskning av antalet mål. Även Åklagarmyndigheten påverkas av minskat antal ärenden till följd av avkriminaliseringen.

## 7.5 Kommunerna

**Bedömning:** De nya uppgifterna för kommunerna att godkänna fritidsbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner och utöva tillsyn över dessa hamnar innebär en ny uppgift som tar resurser i anspråk. Eftersom tillsynen går att samordna med den tillsyn enligt miljöbalken som kommunerna redan ansvarar för, bör effekten av de nya uppgifterna bli begränsad. Den ekonomiska effekten för kommunerna minskar också genom den föreslagna rätten att ta ut en avgift som täcker kostnaderna för tillsynen.

Uppgiften att utöva tillsyn utgör en inskränkning i den kommunala självstyrelsen som bedöms vara proportionerlig.

### Skälen för bedömningen

*Tillsynsuppgiften går att samordna med tillsyn enligt miljöbalken och innebär därför inte en särskilt omfattande ny uppgift*

Förslagen i avsnitt 4.2.1 och 4.7.3 innebär att kommunerna får till uppgift att godkänna fritidsbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner och att utöva tillsyn över att de hamnarna fullgör sina uppgifter när det gäller mottagningen av avfall från fartyg. Fritidsbåtshamnar finns i de flesta av Sveriges kustkommuner och i många av de kommuner inom vars gränser det finns någon större insjö. Någon uppgift om hur många kommuner det finns fritidsbåtshamnar i finns dock inte. Det totala antalet fritidsbåtshamnar i kommunerna har i avsnitt 4.1.1 uppskattats till ca 2 000. De hamnar som omfattas av regleringen omfattas redan av miljöbalkens krav på hantering av avfall, som kommunen utövar tillsyn över. Tillsynen över den nu aktuella regleringen bör därför i allt väsentligt kunna samordnas med tillsynen enligt miljöbalken. Den tillkommande tid som kan krävas för inläsning av regelverk och kontroll av om hamnen har följt reglerna om mottagningsanordningar bedöms bli begränsad. Därutöver föreslås i avsnitt 4.7.3 x en rätt för kommunen att ta ut en avgift som täcker kostnaden för tillsynen. Eftersom kommunerna har möjlighet att finansiera de ökade kostnaderna med avgifter, görs det inte någon reglering enligt den kommunala finansieringsprincipen.

*Inskränkningen i den kommunala självstyrelsen är proportionerlig*

När det gäller lagstiftning som inskränker kommunernas självbestämmande ska en avvägning göras mellan de kommunala självstyrelseintressena och de nationella intressen som den föreslagna lagstiftningen ska tillgodose (se 14 kap. 3 § regeringsformen). Förslaget i

denna promemoria att kommunerna ska få till uppgift att godkänna fritidsbåtshamnars avfallshanteringsplaner och utöva tillsyn över hamnarna innebär att en ny uppgift åläggs kommunerna. Det är alltså fråga om en inskränkning av kommunernas självstyrelse som därmed ska föranleda en proportionalitetsbedömning. Frågan är om syftet med den föreslagna regleringen tillgodoser ett sådant nationellt intresse att inskränkningen i den kommunala självstyrelsen kan anses godtagbar.

En effektiv tillsyn över att hamnarna uppfyller sina skyldigheter att ha mottagningsanordningar för avfall från fartyg m.m. krävs enligt det aktuella EU-direktivet liksom enligt EU-rätten generellt. Ett effektivt omhändertagande av fartygens avfall i hamnarna är en förutsättning för en god havsmiljö, såväl för Sveriges del som regionalt, särskilt för Östersjön. Ett effektivt genomförande av direktivet genom bl.a. verkkningsfull tillsyn tillgodoser alltså ett angeläget nationellt intresse.

Dagens tillsynssystem, där Transportstyrelsen är ansvarig, har inte lett till en tillräckligt effektiv tillsyn, framför allt beroende på den myndighetens bristande lokala närvaro och i stora delar obefintliga kännedom om hamnarnas verksamhet. Transportstyrelsen har normalt mycket få uppgifter som rör hamnar och i princip inga uppgifter alls som rör fritidsbåtshamnar. Det vore naturligtvis möjligt att ändra Transportstyrelsens organisation genom att t.ex. införa en lokal närvaro i kommunerna. En sådan reform skulle dock kräva kraftigt ökade anslag för att täcka personalökningar, lokalanskaffning etc. I princip skulle en helt ny organisation behöva utvecklas.

En viktig aspekt med förslaget att låta kommunerna och inte någon statlig förvaltningsmyndighet utöva tillsynen är att de ingripanden i form av tillsynsåtgärder som behöver ske av det allmänna så långt som möjligt bör begränsas och kostnaderna för det allmänna och de enskilda hållas nere. Detta uppnås genom förslaget i denna promemoria genom att utnyttja de tillsynsmyndigheter som redan utövar tillsyn över hamnarna enligt andra regelverk om avfallshantering. Eftersom kommunerna redan har kontakt med och tillsyn över hamnarna i dag i enlighet med annan befintlig lagstiftning som rör avfallshantering, är det av godo för de enskilda att kommunerna är tillsynsmyndighet enligt den aktuella lagstiftningen jämfört med om någon annan, statlig myndighet, skulle få uppgiften utöva tillsyn. Att låta kommunerna utöva tillsynen bör sammantaget medföra lägre kostnader för såväl det allmänna som för enskilda jämfört med om tillsynsuppgifterna skulle läggas på en eller flera myndigheter som i dag inte utövar tillsyn över eller på annat sätt har kontakt med tillsynsobjekten.

Alternativet att låta en statlig myndighet utföra tillsyn skulle riskera att medföra flera tillsynstillfällen för hamnarna än i dag och ökade kostnader för såväl de enskilda som det allmänna. Dessa nackdelar bedöms vara större än den begränsade uppgift som förslaget innebär för kommunerna. Den föreslagna lagstiftningen bör därför kunna motiveras utifrån de samlade nationella intressena att införa en effektiv tillsyn som samtidigt begränsar påverkan på de enskilda anläggningsinnehavarna och undviker extra kostnader för det allmänna. Sammanfattningsvis bör inskränkningen i den kommunala självstyrelsen som förslaget medför anses vara proportionerlig.

## 8 Författningskommentar

### 8.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

#### 1 kap. Inledande bestämmelser

2 § I lagen används beteckningar som har följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
Östersjöområdet	Allt vattenområde i den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerack vid 57° 44,8' nord
Fartyg	Fartyg, svävare, undervattensfartyg, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss
Skadligt ämne	Olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller floran, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden
Utsläpp	Varje utsläpp i havet, i andra vattenområden eller i luften, såsom utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning

*Avfall från fartyg i denna lag och i föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska betraktas som avfall enligt 15 kap. 1 § miljöbalken.*

Paragrafen innehåller förklaringar av vissa beteckningar. Den genomför artikel 2.3 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 4.1.2.

*Andra stycket*, som är nytt, innebär att det avfall från fartyg som ska lämnas in av fartyg i hamnar, och som hamnarna har en skyldighet att ta emot, ska betraktas som avfall enligt den definition av avfall som finns i 15 kap 1 § miljöbalken.

#### 3 kap. Mottagning av avfall från fartyg

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall medge undantag från föreskrifter som har meddelats med stöd av första stycket. Sådana undantag får förenas med villkor.

Paragrafen innehåller bemyndiganden att meddela föreskrifter om skyldighet för hamnar att ta ut avgift för mottagning av avfall från fartyg

och att besluta om undantag från sådana skyldigheter. Den genomför artiklarna 4.2 c, 8.1–5 och 9.1 i direktivet. Innehållet i paragrafens hittillsvarande andra stycke tas bort. Övervägandena finns i avsnitt 4.4.

Bemyndigandet i *första stycket* innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att ta ut avgift och om storleken på avgiften, baserat på den reglering som finns i direktivet. Direktivets möjligheter till exempelvis undantag från skyldighet att betala avgift och rabatt på avgiften kan beaktas i dessa föreskrifter. Den tidigare utgångspunkten att ingen avgift får tas ut i vissa fall är borttagen från lagen men kan införas i de föreskrifter som får meddelas inom de gränser som direktivet tillåter.

Det *andra stycket* motsvarar delvis det tidigare tredje stycket. Någon möjlighet att meddela föreskrifter om undantag finns inte längre enligt andra stycket. Stycket reglerar en möjlighet för regeringen att i enskilda fall besluta om undantag från de föreskrifter som avses i första stycket. Föreskrifter om undantag kan i stället meddelas med stöd av första stycket.

**7 §** Den som svarar för sådana mottagningsanordningar som avses i 1–3 §§ ska se till att dessa är placerade och utformade *och drivs* så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening.

Paragrafen reglerar översiktligt hur mottagningsanordningar ska placeras, utformas och drivas och genomför artikel 4.2 a och b i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 4.3.1.

Paragrafen utökas med en skyldighet att även se till att mottagningsanordningarna drivs så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. I begreppet drivs ligger t.ex. det mer praktiska tillhandahållandet av anordningarna, inklusive de formaliteter som kan krävas, så att anordningarna kan användas enkelt och snabbt. Hur skyldigheten ska uppfyllas mer i detalj kan regleras genom verkställighetsföreskrifter. Det hittillsvarande bemyndigandet att meddela föreskrifter om detta tas därför bort.

**8 §** 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,

2. i förväg anmäla avlämning av avfall från fartyg till en mottagningsanordning, utom i de avseenden som anges i 6 §, *och att spara anmälningarna ombord,*

3. vidta åtgärder i samband med *mottagningen* och hanteringen av avfall som innehåller skadliga ämnen från fartyg,

4. *ha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg, informera om innehållet i planen och rapportera uppgifter från planen,*

5. *lämna kvitto på mottaget avfall, spara kvittona ombord och rapportera uppgifter från kvittona,*

6. *lämna uppgifter om en hamn.*

Paragrafen innehåller bemyndiganden. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.1, 4.2.2, 4.3.2, 4.3.4 och 4.8.

Enligt det tillägg som görs i *punkt 2* får föreskrifterna även avse en skyldighet att spara uppgifterna från förhandsanmälan ombord. Tillägget möjliggör genomförande av artikel 6.3 i direktivet.

*Punkt 4* utökas så att föreskrifterna får avse en skyldighet att ha godkända avfallshanteringsplaner, inte enbart en skyldighet att ha en plan. Föreskriftsrätten utökas därutöver med en skyldighet att informera om innehållet i planerna och rapportera uppgifter från planerna. Rapportering ska enligt direktivet ske i det svenska nationella Safe Sea Net via Single Window. De ändrade bemyndigandena möjliggör föreskrifter för att genomföra artiklarna 5.2, 5.4, 8.6 och 13.3 i direktivet.

En ny *punkt 5* läggs till. Punkten möjliggör föreskrifter om skyldighet att lämna kvitto på mottaget avfall, att spara kvittouppgifterna ombord och att rapportera kvittouppgifterna. Enligt direktivet ska rapportering ske i Safe Sea Net via Single Window. Föreskrifter som får meddelas med stöd av bemyndigandet möjliggör genomförande av artikel 7.2 och 7.3 i direktivet.

Även *punkt 6* är ny. Bemyndigandet möjliggör föreskrifter om skyldighet att lämna uppgifter om en t.ex. en hamns plats, verksamhet, organisation eller andra omständigheter som har betydelse för tillsynsmyndigheten eller som krävs för att skyldigheterna enligt artikel 5.2 och 13.3 i direktivet att registrera uppgifter om hamnar i Safe Sea Net ska kunna uppfyllas. Skyldigheten kan åläggas till exempel den som äger eller ansvarar för driften av hamnen. Uppgifterna kan åläggas att lämnas i första hand till tillsynsmyndigheterna eller till en eventuell registerförande myndighet.

**9 §** *Beslut om att godkänna en fritidsbåtshamns plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg fattas av kommunen.*

*Regeringen bestämmer vilken myndighet som fattar beslut om att godkänna övriga hamnars planer för mottagning och hantering av avfall från fartyg.*

I paragrafen anges vem som fattar beslut om att godkänna en hamns avfallshanteringsplan. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.1.

*Första stycket* behandlar godkännande av fritidsbåtshamnars avfallshanteringsplaner. Av kommunallagen (2017:725) följer att det är den kommun inom vilken hamnen är belägen som ansvarar för att göra prövningen. Bestämmelserna om kommunal samverkan innebär att två kommuner kan avtala om att en av kommunerna ska överta den andra kommunens uppgift, jfr 9 kap. 37 § kommunallagen. Det finns också bestämmelser om gemensam nämnd och kommunalförbund i 9 kap. kommunallagen som innebär att beslut om godkännande kan fattas av någon annan än den kommun inom vars område hamnen är belägen.

Av *andra stycket* framgår att regeringen bestämmer vilken myndighet som prövar frågan om att godkänna övriga hamnars avfallshanteringsplaner.

## **6 kap. Tillsyn**

### ***Föreskrifter om tillsynen***

**4 §** *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*



Paragrafen bemyndigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om tillsyn. Paragrafen förses med en rubrik. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.4.

Paragrafen ändras på flera sätt. För det första utformas paragrafen som ett bemyndigande, inte en upplysning om att regeringen kan meddela verkställighetsföreskrifter. För det andra reglerar paragrafen en möjlighet att meddela föreskrifter om tillsyn som är ett vidare begrepp än det hittillsvarande tillsynsförrättning, se prop. 2018/19:116 s. 16 och 17 samt 27 och 28. För det tredje innebär paragrafen en möjlighet att meddela föreskrifter om tillsyn över hela lagen, inte enbart delar av lagen som enligt den hittillsvarande lydelsen.

### **Tillsynsmyndighet**

**5 §** Regeringen *bestämmer vilken myndighet som utövar tillsyn enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, om inte annat följer av 5 a §.*

*Tillsynsmyndigheten får uppdra åt sakkunniga att utom riket verkställa tillsynsförrättningar.*

Paragrafen reglerar vem som utövar tillsyn. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.2 och 4.7.3.

*Första stycket* upplyser om att regeringen bestämmer vilken myndighet som utövar tillsyn, såvida inte annat följer av 5 a §. Paragrafen ändras på så sätt att den avser tillsynsmyndighet för hela lagen, inte enbart för fartyg, med undantag för tillsyn över mottagningsanordningar för fritidsbåtshamnar som regleras i 5 a §.

I paragrafen införs ett nytt *andra stycke* vars innehåll i sak är flyttat från första stycket.

**5 a §** *Tillsyn över att bestämmelserna i 3 kap. följs när det gäller mottagningsanordningar i fritidsbåtshamnar utövas av kommunen. En fritidsbåtshamnns avfallshanteringsplan ska godkännas av kommunen.*

*En kommuns uppgifter ska fullgöras av en eller flera nämnder.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen *bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om kommuners tillsyn.*

Paragrafen anger vilka uppgifter en kommun har när det gäller mottagningsanordningar i fritidsbåtshamnar. Paragrafen ändras så att den endast pekar ut kommuners ansvar. Regeringen bestämmer tillsynsmyndighet för övriga delar av lagen, se 5 §. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.3.

I *första stycket* anges att kommunerna utövar tillsyn över mottagningsanordningar i fritidsbåtshamnar och godkänner sådana hamnars avfallshanteringsplaner. Av kommunallagen (2017:725) följer att en kommuns uppgifter omfattar de fritidsbåtshamnar som är belägna inom kommunen. Bestämmelserna om kommunal samverkan innebär att två kommuner kan avtala om att en av kommunerna ska överta den andra kommunens uppgift, jfr 9 kap. 37 § kommunallagen. Det finns också bestämmelser om gemensam nämnd och kommunalförbund i 9 kap. kommunallagen som innebär att tillsyn kan utövas av någon annan än den kommun inom vars område hamnen är belägen.

I *andra stycket* anges att en kommuns uppgifter ska fullgöras av en eller flera nämnder. Det ska också noteras att 6 kap. 7 § kommunallagen hindrar att en kommun driver en egen gästhamn genom samma nämnd som utför tillsynen eller godkänner avfallshanteringsplanen.

Det hittillsvarande *andra stycket* utgår till följd av den nya lydelsen av 6 kap. 4 §.

*Tredje stycket* motsvarar i sak det hittillsvarande *andra stycket*, men gäller nu, liksom paragrafen i övrigt, endast för den tillsyn som utövas av kommuner.

### **Förelägganden**

**5 b §** *Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen enligt 3 kap. och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt 3 kap. och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap.*

*Ett föreläggande får förenas med vite.*

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens möjligheter att meddela förelägganden. Den motsvarar i huvudsak de hittillsvarande 3 kap. 9 och 11 §§ som har upphört att gälla. Genom ändringen genomförs artikel 7.5 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.5.

Förelägganden kan enligt *första stycket* för det första avse åtgärder som behövs för att tillsynen avseende 3 kap. i sig ska kunna genomföras. Det kan röra till exempel krav att ställa personal till förfogande vid tillsynen och att tillhandahålla information eller handlingar. För det andra kan förelägganden beslutas för att förmå den som omfattas av tillsynen att uppfylla kraven som avses i 3 kap. och i föreskrifter som har meddelats med stöd av kapitlet. Möjligheten till förelägganden utökas jämfört med hittillsvarande regler på så sätt att föreläggandena kan avse samtliga skyldigheter i 3 kap.

Enligt *andra stycket* får ett föreläggande förenas med vite. Bestämmelser om vite finns i lagen (1985:206) om viten.

**5 c §** *Ett beslut om föreläggande enligt 5 b § ska föregås av samråd med den kommun eller den myndighet som enligt miljöbalken eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av miljöbalken har det operativa tillsynsansvaret över den verksamhet som föreläggandet avser.*

Paragrafen innehåller krav på samråd före beslut om föreläggande. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.5.

I fall där kommunen enligt 5 a § utövar tillsyn över verksamheten krävs inte något samråd för det fall tillsynen enligt denna lag och enligt miljöbalken sker av samma nämnd.

### **Tillsynsförrättningar**

**8 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter till staten för

1. tillsyn,
2. provning och granskning av material och utrustning till fartyg,
3. ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och
4. förande av ett hammregister.

*En kommun som utövar tillsyn enligt 5 a § får meddela föreskrifter om avgifter för tillsynen, för godkännande av planer för mottagning och hantering av avfall från fartyg och för övrig ärendehandläggning.*

Paragrafen innehåller bemyndiganden om att meddela föreskrifter om avgifter. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.3 och 4.8.

I *första stycket* läggs en ny *punkt 4* till, genom vilken det möjliggörs föreskrifter om avgifter för förande av ett hamnregister.

I ett nytt *andra stycke* införs en rätt för den kommun som utövar tillsyn enligt 5 a § att meddela föreskrifter om avgifter för tillsynen, godkännande av planer och övrig ärendehandläggning.

### **Sanktionsavgift**

**11 a §** *Tillsynsmyndigheten ska påföra en sanktionsavgift vid överträdelser av denna lag eller av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, om överträdelsen avser skyldigheten att*

*1. ha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,*

*2. ha anordningar för mottagning av avfall från fartyg enligt 3 kap. 1–3 §§ eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av de paragraferna,*

*3. anmäla det avfall som ska lämnas i hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,*

*4. lämna avfall från fartyget i hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,*

*5. lämna kvitto på mottaget avfall enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,*

*6. rapportera uppgifterna på kvittot enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,*

*7. spara förhandsanmälan eller avfallsavlämningskvittot ombord enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §.*

*Sanktionsavgiften tillfaller staten.*

Paragrafen är ny och behandlar vilka överträdelser som ska föranleda att sanktionsavgift påförs. Sanktionsavgiftssystemet i paragrafen och de efterföljande paragraferna innebär att kraven på sanktioner i artikel 16 i direktivet uppfylls. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.1 och 4.11.3.

Av *första stycket* framgår vid vilka överträdelser en sanktionsavgift ska påföras. Skyldigheterna som avses i paragrafen anges i föreskrifter som får meddelas med stöd av 3 kap. 8 §, utom när det gäller *punkt 2* där skyldigheten följer antingen direkt av 3 kap. 1 § eller av föreskrifter som får meddelas med stöd av 3 kap. 1–3 §§.

Av *andra stycket* framgår att sanktionsavgifterna tillfaller staten.

**11 b §** *Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgiftens storlek och vem som ska påföras sanktionsavgiften.*

Paragrafen är ny och bemyndigar regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgiftens storlek och vem som ska påföras avgiften. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.4.

Kravet i artikel 16 i direktivet att de sanktioner som medlemsstaten inför ska vara effektiva, proportionella och avskräckande ska tillämpas även vid fastställandet av de avgiftsnivåer som ska gälla vid överträdelser.

Därutöver kan vid fastställande av avgiftsnivåerna beaktas exempelvis överträdelsen allvarlighet, risken för miljöskada och fartygets storlek.

I normalfallet bör den som ansvarar för att uppfylla en viss skyldighet också vara den som ska påföras sanktionsavgiften för överträdelse av skyldigheten. Det kan dock inte uteslutas att det i vissa fall är lämpligare att någon annan påförs avgiften. Exempelvis kan det tänkas att en sanktionsavgift för överträdelser av skyldigheter som åligger befälhavaren bör påföras någon annan, exempelvis befälhavarens arbetsgivare, eller rederiet.

***11 c §** En sanktionsavgift får inte påföras för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite, om det har gjorts en ansökan om utdömande av vitet.*

Paragrafen reglerar frågan om sanktionsavgift när det finns ett vitesföreläggande avseende samma överträdelse. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.1.

Hindret mot att en sanktionsavgift påförs uppkommer vid tidpunkten då en domstolsprocess inleds genom ansökan om utdömande av vitet.

***11 d §** Tillsynsmyndigheten får helt eller delvis avstå från att ta ut sanktionsavgiften om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna framstår som oskäligt att ta ut avgiften.*

Paragrafen är ny och behandlar förutsättningarna för jämkning av eller avstående från att ta ut sanktionsavgiften. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.5.

En nedsättning av sanktionsavgiften får för det första ske om överträdelsen är ringa. Med detta avses att överträdelsen rent objektivt är liten, oavsett vilka förutsättningar eller vilken avsikt den enskilde har haft. Om den negativa påverkan på miljön till följd av överträdelsen är obefintlig eller mycket liten kan detta innebära att förutsättningar för nedsättning finns. Likaså bör inte ett enskilt fel i exempelvis en i övrigt uppfyllt rapporteringsskyldighet medföra full avgift. En överträdelse av de grundläggande skyldigheterna att ha en mottagningsanordning och att lämna allt avfall i anordningen bör endast i undantagsfall kunna medföra nedsättning på denna grund.

Vidare får en nedsättning ske om överträdelsen är ursäktlig. Nedsättning på denna grund kan alltså ske till följd av omständigheter hos den som är ansvarig att uppfylla det aktuella kravet. Vid plötslig sjukdom kan exempelvis denna grund vara tillämplig. Utrymmet för nedsättning på grund av okunskap om regleringen bör dock vara begränsat.

Nedsättning av avgiften kan slutligen ske om det med hänsyn till omständigheterna framstår som oskäligt att ta ut avgiften. Om ett påförande av full avgift medför ekonomiska svårigheter för ett litet rederi kan förutsättningar finnas för nedsättning på denna grund. Det kan vidare tänkas att mycket små rederier eller mycket små hamnar av resursskäl kan ha svårt att tillgodogöra sig den nya lagstiftningen och uppfylla kraven, åtminstone en tid direkt efter ikraftträdandet av lagändringarna, och att det därför kan anses oskäligt att ta ut full avgift.

Möjligheten att sätta ned sanktionsavgiften helt bör dock utnyttjas återhållsamt och i princip endast tillämpas när det framgår att det på grund av någon omständighet som ligger utanför den ansvariges kontroll har varit omöjligt att uppfylla den aktuella skyldigheten.

*11 e § En sanktionsavgift får endast beslutas om den som avgiften gäller har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att överträdelsen ägde rum.*

Paragrafen är ny och behandlar förutsättningarna för att en sanktionsavgift ska få beslutas. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.5.

Paragrafen innebär att om kommunikation enligt förvaltningslagen (2017:900) med den som avgiften ska tas ut av inte har gjorts inom två år från den dag då överträdelsen ägde rum, får en sanktionsavgift inte tas ut. Bevisbördan för att kommunikation har genomförts ligger på tillsynsmyndigheten.

*11 f § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten inom 30 dagar efter det att ett beslut om avgiften har fått laga kraft eller inom den längre tid som anges i beslutet.*

Paragrafen är ny och reglerar inom vilken tid en sanktionsavgift ska betalas. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.6.

*11 g § Ett beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i 11 e §.*

Paragrafen är ny och behandlar när ett beslut om sanktionsavgift får verkställas. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.6.

*11 h § Om sanktionsavgiften inte har betalats inom den tid som anges i 11 e §, ska tillsynsmyndigheten lämna den obetalda avgiften för indrivning. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.*

Paragrafen är ny och behandlar indrivning av en obetald sanktionsavgift. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.6.

*11 i § En sanktionsavgift behöver inte betalas om beslutet inte har verkställts inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.*

Paragrafen är ny och reglerar preskription av beslut om att påföra sanktionsavgift. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.6.

## **7 kap. Särskilda åtgärder mot förorening**

### **Förbud och förelägganden beträffande fartyg**

**6 a §** Regeringen får meddela sådana föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal eller motsvarande som Sverige har ingått.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av första stycket, får Transportstyrelsen även förbjuda svenska hamnar att ta emot det fartyget. Detsamma gäller om fartyget har förbjudits att

anlöpa hamn med stöd av Europaparlamentets och rådets *förordning (EU) nr 530/2012 av den 13 juni 2012* om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov, i den *ursprungliga lydelsen*.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn och ett bemyndigande till Transportstyrelsen att förbjuda hamnar att ta emot fartyg som har förbjudits att anlöpa svensk hamn. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Hänvisningen till EU-förordningen i *andra stycket* ändras till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012, som har ersatt en tidigare förordning. Den nya förordningen har i sak samma innehåll i de delar som regleras i paragrafen. Ändringen av hänvisningen medför därför inte att någon skillnad i sak uppstår. Hänvisningen är statisk, dvs. den görs till den nya EU-förordningen i den *ursprungliga lydelsen*.

**6 b §** Om ett fartyg inte *följer föreskrifter som har meddelats* med stöd av 3 kap. 8 § 1, får Transportstyrelsen eller *den myndighet som regeringen bestämmer* förbjuda fartyget att avgå från en svensk hamn.

Paragrafen behandlar förbud för fartyg att avgå från en hamn om skyldigheter att lämna olja eller andra skadliga ämnen i hamn inte har följts. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.5.

Det hittillsvarande *andra stycket* tas bort.

**7 §** Beslut enligt 4, 5, 6 a eller 6 b § om förbud ska innehålla uppgift om de åtgärder som *ska* vidtas för rättelse. Beslut om föreläggande enligt 4 eller 5 § ska innehålla uppgift om den tid inom vilken åtgärderna *ska* vara vidtagna.

Paragrafen anger vilka uppgifter som beslut enligt uppräknade paragrafer i kapitlet ska innehålla. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.4.

Hänvisningen till 6 b § ändras till följd av den paragrafens nya lydelse. Någon skillnad i sak uppstår inte.

## **9 kap. Överklagande m.m.**

**2 §** *Följande* beslut får överklagas *till allmän förvaltningsdomstol*:

– beslut som har *fattats* av Transportstyrelsen *som rör en sådan fråga* som avses i 3 kap. 9 §, 6 kap. 5 b och 11 a-i §§ och 7 kap. 4 § första stycket och 5, 6, 6 a och 6 b §§,

– *beslut som har fattats av en kommun som rör en sådan fråga som avses i 3 kap. 9 § och 6 kap. 5 b och 11 a-i §§.*

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut i andra frågor som avses i 1–7 kap. får överklagas hos

1. Transportstyrelsen, om beslutet har meddelats av en annan myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet och inte heller kommunal myndighet, eller

2. regeringen, om beslutet har meddelats av Transportstyrelsen eller av en annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet.

I paragrafen anges vilka beslut som får överklagas och till vem som överklagande sker. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.1 och 4.11.7.

*Första stycket* ändras så att även beslut som rör godkännande av en hamns avfallshanteringsplan och beslut om att påföra sanktionsavgift får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Stycket ändras också så att även en kommuns beslut när det gäller dessa typer av ärenden, samt en kommuns förelägganden vid tillsyn över fritidsbåtshamnar, överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

**6 §** Kustbevakningens beslut och domstols dom varigenom vattenföreningensavgift påförs får verkställas genast, om inte annat förordnas eller säkerhet ställs för avgiftsskyldighetens fullgörande. Om verkställigheten gäller i övrigt vad som föreskrivs i utsökningensbalken om allmänt mål. Utmätt egendom får dock inte säljas utan gäldenärens samtycke, förrän beslutet eller domen har vunnit laga kraft.

Andra beslut i frågor som avses i 1–8 kap., *dock inte beslut om sanktionsavgift*, gäller omedelbart, om inte *något* annat föreskrivs i beslutet. I fråga om beslut som *ska* underställas Transportstyrelsen eller *Kustbevakningen* kan Transportstyrelsen eller *Kustbevakningen* förordna att beslutet tills vidare inte *ska* gälla.

Paragrafen behandlar vilka beslut som får verkställas genast eller gäller omedelbart. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.6.

*Andra stycket* ändras så att beslut om att påföra sanktionsavgift inte gäller omedelbart.

## **10 kap. Ansvar m.m.**

**3 §** Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. en föreskrift om begränsning av eller förbud mot trafik eller läktring av skadliga ämnen som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 eller 2 §,

2. ett förbud eller föreläggande i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §,

3. ett förbud i fråga om ett fartyg som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 a §, eller

4. ett beslut om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som har meddelats med stöd av förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov, *i den ursprungliga lydelsen*.

Paragrafen innehåller straffbestämmelser. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

*Punkt 4* ändras så att punkten behandlar straff för överträdelser av beslut som har meddelats med stöd av EU-förordningen nr 530/2012 som har ersatt en tidigare EU-förordning med samma innehåll i sak i de delar som avses i straffbestämmelsen. Hänvisningen är statisk, dvs. den görs till den nya EU-förordningen i den ursprungliga lydelsen.

**4 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg i strid med ett förbud som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 §,

2. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift

a) om hantering av skadliga ämnen som har meddelats med stöd av 4 kap. 3 §,

b) om dagböcker och andra handlingar som har meddelats med stöd av 5 kap. 1 §, eller

c) om skyldighet att rapportera utsläpp och andra händelser eller att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §,

3. den som uppsåtligen bryter mot föreskriften i 5 kap. 2 § första stycket om skyldighet att hålla dagbok och andra handlingar tillgängliga,

4. ett fartygs redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaksamhet underlåter att se till att fartyget *genomgår* sådan besiktning som anges i 6 kap.1 §.

Paragrafen innehåller straffbestämmelser. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.1.

Den hittillsvarande *punkten 1* tas bort. De kvarvarande punkterna numreras om.

#### **5 § Till böter döms**

1. den som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot ett förbud mot lastning, reparation eller annan verksamhet enligt 3 kap. 6 § eller bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av samma paragraf,

2. den som uppsåtligen lämnar en oriktig uppgift till en tillsynsmyndighet för att få ett certifikat som utfärdas med stöd av denna lag eller för att få giltighetstiden för ett sådant certifikat förlängd,

3. en befälhavare som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot en föreskrift om märkning av olja som har meddelats med stöd av 7 kap. 11 § första stycket.

Paragrafen innehåller straffbestämmelser. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.1.

I paragrafen tas de hittillsvarande *punkterna 1* och *5* bort. De kvarvarande punkterna numreras om. Vidare ändras den nya *punkten 1* så att det hittillsvarande ansvaret vid överträdelse av uppgiftsskyldigheten i 3 kap. 6 § första stycket tas bort. *De nya punkterna 2* och *3* är oförändrade till sitt innehåll.

#### **6 § Ett fartygs redare eller ägare ska göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra någon av följande gärningar:**

1. *utsläpp* av ett skadligt ämne i strid med ett förbud som gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket eller mot 2 kap. 4 § eller i strid med en föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §,

2. *åsidosättande* av en föreskrift som har meddelats med stöd av 4 kap. 2 eller 3 § eller 7 kap. 1, 2 eller 11 §,

3. *överträdelse* av ett förbud eller ett föreläggande som har meddelats med stöd av 7 kap. 4, 5 eller 6 § eller med stöd av föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 a §, eller

4. *användning* av ett fartyg i strid med ett beslut som har meddelats med stöd av förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov, i den ursprungliga lydelsen.

Om fartygets redare eller ägare *inte* gör vad som skäligen kan fordras för att förhindra någon av gärningarna i första stycket döms *han* eller *hon* som om han eller hon själv hade begått gärningen.

Paragrafen innehåller straffbestämmelser. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

De hittillsvarande punkterna *4* och *5* tas bort. Innehållet förs i stället till punkterna *2* och *3*. De efterföljande punkterna numreras om. Därutöver görs redaktionella ändringar.



*Punkt 4* ändras så att punkten behandlar straff för överträdelser av beslut som har meddelats med stöd av EU-förordningen nr 530/2012 som har ersatt en tidigare EU-förordning med samma innehåll i sak i de delar som avses i straffbestämmelsen. Hänvisningen är statisk, dvs. den görs till den nya EU-förordningen i den ursprungliga lydelsen.

## 8.2 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

### 5 kap. Tillsyn

#### Tillsynsförrättningar

**4 a §** En dokumentationskontroll ska göras av fartyg som omfattas av krav på egenkontroll enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 7. Vid kontrollen ska tillsynsmyndigheten pröva om fartyget motsvarar föreskrivna krav med ledning av de handlingar som ska finnas för fartyget enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Paragrafen behandlar dokumentationskontroll av fartyg. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

I paragrafen ändras hänvisningen till 7 kap. 6 § till att avse punkten 7 i den paragrafen med anledning av ändringar som gjordes genom proposition 2018/19:116.

### 8 kap.

**2 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. den som uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter för att få ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat som utfärdas enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § eller enligt förordning (EG) nr 336/2006 eller för att få giltighetstiden för ett sådant dokument eller certifikat förlängd,

2. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som ska ha utfärdats för rederiet, fartyget, dess utrustning, lastning eller säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

3. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg eller dess utrustning i strid med någon bestämmelse i ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, ett certifikat eller en annan handling som avses i 2,

4. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fartyg till sjöfart utan att det är försett med föreskrivna fribordsmärken,

5. redare och befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att den som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen utan tillstånd anställs på någon annan än redaren eller ägaren,

6. befälhavare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framför ett fartyg i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter,

7. redare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet underlåter att göra vad som skäligen kan fordras för att förhindra att fartyget framförs i strid med vad som gäller i fråga om säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter,

8. redare eller ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att fartyget undergår tillsyn eller redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att rederiverksamhet undergår tillsyn enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

9. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots när han eller hon är skyldig att göra det på grund av en särskild föreskrift, och

10. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift om skyldighet att lämna uppgifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § 5.

Paragrafen innehåller straffbestämmelser. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

I *punkt 10* ändras hänvisningen till 7 kap. 6 § till att avse punkten 5 i den paragrafen med anledning av ändringar som gjordes genom proposition 2018/19:116.

**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****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Unionens havspolitik syftar till att säkerställa en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå. Detta kan uppnås genom att internationella konventioner, koder och resolutioner iakttas samtidigt som friheten för sjöfarten i enlighet med Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos) bibehålls.
- (2) Förenta nationernas mål för hållbar utveckling nr 14 uppmärksammar hoten från havsföroreningar, tillförsel av näringsämnen, resursutarmning och klimatförändringar, som alla i första hand är orsakade av människan. Dessa hot ökar trycket på miljösystemen, som den biologiska mångfalden och den naturliga infrastrukturen, och ger upphov till globala socioekonomiska problem, bland annat hälso- och säkerhetsrisker och ekonomiska risker. Unionen måste arbeta för att skydda marina arter och för att stödja de människor som är beroende av haven, oavsett om det är för arbete, resurser eller fritidsaktiviteter.
- (3) Den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallad *Marpolkonventionen*) föreskriver allmänna förbud mot utsläpp från fartyg till havs, men reglerar också villkoren för när vissa typer av avfall får släppas ut i den marina miljön. Enligt Marpolkonventionen ska de fördragsslutande parterna säkerställa tillhandahållandet av adekvata mottagningsanordningar i hamn.
- (4) Unionen har genomfört delar av Marpolkonventionen genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG <sup>(4)</sup>, genom att följa en hamnbaserad strategi. Direktiv 2000/59/EG syftar till att förena intresset av smidiga sjötransporter med skyddet av den marina miljön.
- (5) Under de senaste två årtiondena har Marpolkonventionen och dess bilagor genomgått betydande ändringar, och genom dessa ändringar har strängare normer samt förbud mot avfallsutsläpp från fartyg till havs införts.
- (6) I bilaga VI till Marpolkonventionen infördes utsläppsnormer för nya avfallskategorier, i synnerhet resterna från avgasreningssystem, bestående av både slam och avtappningsvatten. Dessa avfallskategorier bör inkluderas i detta direktivs tillämpningsområde.

<sup>(1)</sup> EUT C 283, 10.8.2018, s. 61.

<sup>(2)</sup> EUT C 461, 21.12.2018, s. 220.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 mars 2019 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 9 april 2019.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygs-genererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81).

- (7) Medlemsstaterna bör fortsätta att inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) arbeta för att på ett uttömmande sätt beakta miljöpåverkan av avloppsvattenutsläpp från öppna skrubbrar, inbegripet åtgärder för att motverka eventuell påverkan.
- (8) Medlemsstaterna bör uppmuntras att besluta om lämpliga åtgärder i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG <sup>(5)</sup>, inbegripet förbud mot utsläpp av avloppsvatten från öppna skrubbrar och vissa lastrester i sina territorialvatten.
- (9) Den 1 mars 2018 antog IMO den reviderade Consolidated Guidance for port reception facility providers and users (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1) (nedan kallad *IMO:s konsoliderade vägledning*), som inkluderar standardformatet för avfallsanmälan, avfallsavlämningskvitto och rapportering om påstådda brister vid mottagningsanordningar i hamnar samt rapporteringskrav för mottagningsanordningar för avfall.
- (10) Trots denna utveckling av regelverket förekommer fortfarande utsläpp av avfall till havs till stora miljömässiga, sociala och ekonomiska kostnader. Detta beror på en kombination av olika faktorer, nämligen att adekvata mottagningsanordningar inte alltid är tillgängliga i hamnar, att genomdrivandet ofta är otillräckligt och att det finns en brist på incitament att avlämna avfall på land.
- (11) Direktiv 2000/59/EG har bidragit till att allt större avfallsvolymer har avlämnats till mottagningsanordningar i hamn, bland annat genom att säkerställa att fartyg bidrar till kostnaderna för anordningarna oavsett deras faktiska användning av dessa anordningar, och har därigenom hjälpt till att minska avfallsutsläppen till havs, vilket framkom i den utvärdering av det direktivet som genomfördes inom ramen för programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (nedan kallad *Refit-utvärderingen*).
- (12) Refit-utvärderingen har också visat att direktiv 2000/59/EG inte har varit helt effektivt på grund av bristande överensstämmelse med ramen för Marpolkonventionen. Dessutom har medlemsstaterna utvecklat olika tolkningar av de viktigaste begreppen i det direktivet, t.ex. tillgång till adekvata anordningar, förhandsanmälan av avfall, obligatorisk avlämning av avfall till mottagningsanordningar i hamn och undantag för fartyg i tidtabellsbunden trafik. I Refit-utvärderingen efterlystes ytterligare harmonisering av dessa begrepp och fullständig anpassning till Marpolkonventionen för att undvika onödiga administrativa bördor både för hamnarna och för hamnanvändarna.
- (13) I syfte att anpassa Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG <sup>(6)</sup> till de relevanta bestämmelserna om utsläppsnormer i Marpolkonventionen bör kommissionen bedöma om det är önskvärt att se över det direktivet, särskilt genom att utvidga dess tillämpningsområde.
- (14) Unionens havspolitik bör syfta till en hög skyddsnivå för den marina miljön med hänsyn tagen till mångfalden av havsområden i unionen. Den bör bygga på principerna att förebyggande åtgärder bör vidtas, att förstöring av den marina miljön företrädesvis bör hejdas vid källan och att förorenaren ska betala.
- (15) Detta direktiv bör vara av betydelse för tillämpningen av central miljölagstiftning och de viktigaste miljöprinciperna när det gäller hamnar och hanteringen av avfall från fartyg. I synnerhet är Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG <sup>(7)</sup> och direktiv 2008/98/EG <sup>(8)</sup> relevanta instrument i detta avseende.
- (16) I direktiv 2008/98/EG fastställs de viktigaste principerna för avfallshantering, inklusive principen om att *förorenaren betalar* och avfallshierarkin, som förespråkar återanvändning av avfall samt materialåtervinning framför andra former av återvinning och bortskaffande av avfall och kräver inrättande av system för separat insamling av avfall. Dessutom är begreppet *utökat producentansvar* en vägledande princip i unionens avfallsrätt, på grundval av vilken tillverkarna är ansvariga för sina produkters inverkan på miljön under produkternas hela livscykel. Dessa skyldigheter gäller även för hanteringen av avfall från fartyg.

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område (EGT L 327, 22.12.2000, s. 1).

<sup>(6)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott (EUT L 255, 30.9.2005, s. 11).

<sup>(7)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (Ramdirektiv om en marin strategi) (EUT L 164, 25.6.2008, s. 19).

<sup>(8)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3).

- (17) Separat insamling av avfall från fartyg, inklusive övergivna fiskeredskap, är nödvändig för att säkerställa fortsatt återvinning av detta avfall så att det kan förberedas för återanvändning eller materialåtervinning i senare led av avfallshanteringskedjan och för att förhindra att det orsakar skada för marint djurliv och marina miljöer. Avfall sorteras ofta ombord på fartyg i enlighet med internationella normer och standarder, och unionsrätten bör säkerställa att dessa insatser för avfallssortering ombord inte undergrävs av att det saknas arrangemang för separat insamling på land.
- (18) Varje år hamnar en avsevärd mängd plast i unionens hav. I de flesta havsområden kommer majoriteten av det marina skräpet från landbaserad verksamhet, men även sjöfartsbranschen, inbegripet fiske- och fritidssektorerna, bidrar i betydande omfattning med utsläpp av avfall, inbegripet plastavfall och övergivna fiskeredskap, som går direkt ut i havet.
- (19) I direktiv 2008/98/EG uppmanas medlemsstaterna att hejda uppkomsten av marint skräp som ett bidrag till Förenta nationernas mål för hållbar utveckling att förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet.
- (20) I kommissionens meddelande av den 2 december 2015 med titeln *Att sluta kretsloppet – en EU-handlingsplan för den cirkulära ekonomin*, erkänns den särskilda roll som direktiv 2000/59/EG hade att spela i detta avseende, genom att säkerställa tillgången till adekvata anordningar för mottagning av avfall, och genom att innehålla åtgärder för både rätt incitamentsnivå och genomdrivande av avfallsavlämning till anordningarna på land.
- (21) Offshoreanläggningar är en av de havsbaserade källorna till marint skräp. Medlemsstaterna bör därför besluta om lämpliga åtgärder avseende avfallsavlämning från offshoreanläggningar som för deras flagg eller drivs i deras vatten, eller både och, samt säkerställa efterlevnad av de stränga utsläppsnormer för offshoreanläggningar som fastställs i Marpolkonventionen.
- (22) Avfall, särskilt plastavfall, från floder är en av huvudkällorna till marint skräp, och häri ingår utsläpp från fartyg i inlandssjöfart. Stränga utsläpps- och avlämningsnormer bör därför gälla för dessa fartyg. Som det nu är fastställt dessa regler av relevant flodkommission. Inlandshamnar omfattas emellertid av unionens avfallsrätt. I syfte att fortsätta arbetet med att harmonisera lagstiftningsramen för unionens inre vattenvägar uppmanas kommissionen att utvärdera ett unionssystem för utsläpps- och avlämningsnormer för fartyg i inlandssjöfart, med beaktande av konventionen av den 9 september 1996 om insamling, deponering och mottagande av avfall som genererats vid sjöfart på Rhen och inre vattenvägar.
- (23) Enligt rådets förordning (EG) nr 1224/2009<sup>(9)</sup> ska unionsfiskefartyg ha utrustning ombord för bärgning av förlorade redskap. Om redskap förloras ska fartygets befälhavare försöka bärga dem så fort som möjligt. Om de förlorade redskapen inte kan bärgas ska fartygets befälhavare underrätta myndigheterna i dess flaggmedlemsstat inom 24 timmar. Flaggmedlemsstaten ska därefter informera den behöriga myndigheten i kustmedlemsstaten. Informationen inbegriper fiskefartygets externa registreringsnummer och namn, typen av och position för redskap som förlorats samt vilka åtgärder som vidtagits för att bärga dem. Undantag kan göras för fiskefartyg med en längd under 12 meter. Enligt förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1224/2009 ska fiskefartygens rapportering ske i en elektronisk loggbok, och medlemsstaterna är skyldiga att samlas in och registrera information om förlorade redskap och på begäran lämna den till kommissionen. Den information som samlas in och finns tillgänglig på avfallsavlämningskvitton för passivt uppfiskat avfall i enlighet med detta direktiv skulle också kunna rapporteras på detta sätt.
- (24) Enligt den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, som antogs den 13 februari 2004 av IMO och som trädde i kraft den 8 september 2017, är alla fartyg skyldiga att genomföra förfaranden för barlastvattenhantering i enlighet med IMO:s normer, och hamnar och terminaler som anvisats för rengöring och reparation av barlastvattentankar måste tillhandahålla lämpliga anordningar för mottagande av sediment.

<sup>(9)</sup> Rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i unionen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs, om ändring av förordningarna (EG) nr 847/96, (EG) nr 2371/2002, (EG) nr 811/2004, (EG) nr 768/2005, (EG) nr 2115/2005, (EG) nr 2166/2005, (EG) nr 388/2006, (EG) nr 509/2007, (EG) nr 676/2007, (EG) nr 1098/2007, (EG) nr 1300/2008, (EG) nr 1342/2008 och upphävande av förordningarna (EEG) nr 2847/93, (EG) nr 1627/94 och (EG) nr 1966/2006 (EUT L 343, 22.12.2009, s. 1).

- (25) En mottagningsanordning i hamn anses vara adekvat om den kan tillgodose behoven hos de fartyg som normalt använder hamnen utan att orsaka onödigt dröjsmål, vilket också specificeras i IMO:s konsoliderade vägledning och i IMO:s riktlinjer för säkerställande av att mottagningsanordningar för avfall i hamn är adekvata (resolution MEPC.83(44)). Begreppet adekvat relaterar dels till driftsförhållandena vid anordningen med hänsyn till användarnas behov, dels till miljöledningen vid anordningarna i enlighet med unionens avfallsrätt. Det kan i vissa fall vara svårt att bedöma om en mottagningsanordning i hamn som är belägen utanför unionen uppfyller en sådan standard.
- (26) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1069/2009<sup>(10)</sup> ska matavfall som härrör från transportmedel i internationell trafik förbrännas eller bortskaftas genom nedgrävning i godkänd deponi, inbegripet avfall från fartyg som anlöper unionshamnar och som kan ha varit i kontakt med animaliska biprodukter ombord. För att detta krav inte ska begränsa förberedelse för återanvändning och materialåtervinning av avfall från fartyg, bör insatser göras i överensstämmelse med IMO:s konsoliderade vägledning för att förbättra avfallssorteringen så att potentiell förorening av avfall, exempelvis förpackningsavfall, kan undvikas.
- (27) Enligt förordning (EG) nr 1069/2009, jämförd med kommissionens förordning (EU) nr 142/2011<sup>(11)</sup>, räknas inte resor inom unionen som transport i internationell trafik och matavfall från sådana resor behöver inte förbrännas. Sådana resor inom unionen anses dock vara *internationella resor* enligt internationell sjöfartslagstiftning (Marpolkonventionen och den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas)). För att säkerställa konsekvens i unionsrätten bör definitionerna i förordning (EG) nr 1069/2009 följas när omfattningen och behandlingen av matavfall som härrör från transportmedel i internationell trafik fastställs i detta direktiv, jämfört med förordning (EU) nr 142/2011.
- (28) För att säkerställa adekvata mottagningsanordningar i hamn är utveckling, genomförande och omprövning av planen för mottagande och hantering av avfall av grundläggande betydelse, på grundval av samråd med alla berörda aktörer. Av praktiska och organisatoriska skäl kan närbelägna hamnar i samma geografiska region vilja utveckla en gemensam plan som omfattar tillgång till mottagningsanordningar i varje hamn som omfattas av den planen och samtidigt erbjuder en gemensam administrativ ram.
- (29) Det kan vara en utmaning att anta och övervaka planer för mottagande och hantering av avfall för små, icke-kommersiella hamnar, till exempel förtöjningsområden och småbåtshamnar, som tar emot lite trafik, bestående endast av fritidsbåtar, eller som bara används under en del av året. Avfallet från dessa små hamnar hanteras normalt av det kommunala avfallshanteringssystemet i enlighet med principerna i direktiv 2008/98/EG. För att inte överbelasta de lokala myndigheterna och för att underlätta avfallshanteringen i sådana små hamnar, bör det räcka att avfallet från sådana hamnar inkluderas i det kommunala avfallsflödet och hanteras i enlighet därmed, att hamnen ger hamnanvändare information om avfallsmottagning, och att undantagna hamnar rapporteras i det elektroniska systemet så att övervakningen kan minimeras.
- (30) För att på ett effektivt sätt hantera problemet med marint skräp är det av grundläggande betydelse att vidta åtgärder för rätt incitamentsnivå för avlämning av avfall, särskilt avfall enligt definitionen i bilaga V till Marpolkonventionen (nedan kallat *avfall som omfattas av bilaga V till Marpolkonventionen*), till mottagningsanordningar i hamn. Detta kan uppnås genom ett kostnadstäckningssystem som kräver tillämpning av en indirekt avgift. Den indirekta avgiften bör betalas utan hänsyn till avlämningen av avfall och bör ge rätt till avlämning av avfallet utan några ytterligare direkta avgifter. Fiske- och fritidssektorerna bör, med tanke på deras bidrag till uppkomsten av marint skräp, bör också vara föremål för den indirekta avgiften. Om ett fartyg avlämnar en exceptionellt stor mängd avfall som omfattas av bilaga V till Marpolkonventionen, i synnerhet driftsavfall, som överskrider den maximala särskilda lagringskapacitet för avfall som anges i formuläret för förhandsanmälan om avlämning av avfall får bör det dock vara möjligt att dessutom ta ut en direkt avgift för att säkerställa att kostnaderna för mottagning av denna exceptionella avfallsmängd inte medför en oproportionerlig börda för en hamns kostnadstäckningssystem. Detta kan också vara fallet om den deklarerade särskilda lagringskapaciteten är överdriven eller orimlig.

<sup>(10)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1069/2009 av den 21 oktober 2009 om hälsobestämmelser för animaliska biprodukter och därav framställda produkter som inte är avsedda att användas som livsmedel och om upphävande av förordning (EG) nr 1774/2002 (förordning om animaliska biprodukter) (EUT L 300, 14.11.2009, s. 1).

<sup>(11)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 142/2011 av den 25 februari 2011 om genomförande av Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 1069/2009 om hälsobestämmelser för animaliska biprodukter och därav framställda produkter som inte är avsedda att användas som livsmedel och om genomförande av rådets direktiv 97/78/EG vad gäller vissa prover och produkter som enligt det direktivet är undantagna från veterinärkontroller vid gränsen (EUT L 54, 26.2.2011, s. 1).

- (31) I vissa medlemsstater har system inrättats för att tillhandahålla alternativ finansiering av kostnader för insamling och hantering på land av fiskeredskapsavfall och passivt uppfiskat avfall, bland annat system för *fiske av skräp*. Sådana initiativ bör välkomnas, och medlemsstaterna bör uppmanas att komplettera de kostnadstäckningssystem som inrättats i enlighet med detta direktiv med system för fiske av skräp i syfte att täcka kostnaderna för passivt uppfiskat avfall. Som sådana bör dessa kostnadstäckningssystem, som baseras på tillämpningen av en sådan indirekt avgift på 100 % för avfall som omfattas av bilaga V till Marpolkonventionen, exklusive lastrester, inte avskräcka fiskehamnar att delta i befintliga system för passivt uppfiskat avfall.
- (32) Ett fartygs avgifter bör sänkas för de fartyg som är utformade, utrustade eller drivs på ett sätt som minimerar avfall, i överensstämmelse med vissa kriterier som ska utarbetas genom genomförandebefogenheter som tilldelas kommissionen, i enlighet med IMO-riktlinjer för genomförandet av bilaga V till Marpolkonventionen och med standarder som utarbetats av Internationella standardiseringsorganisationen. Minskning och effektiv materialåtervinning av avfall kan framför allt uppnås genom effektiv avfallssortering ombord i linje med de riktlinjerna och standarderna.
- (33) På grund av den typ av handel som bedrivs, vilken kännetecknas av täta hamnanlöp, drabbas närsjöfarten under det rådande systemet av betydande kostnader för avlämning av avfall till mottagningsanordningar i hamn, eftersom det är nödvändigt att betala en avgift vid varje hamnanlop. Trafiken är inte heller tillräckligt tidtabellsbunden eller regelbunden för att vara berättigad till undantag från betalning och avlämning av avfall på dessa grunder. För att begränsa den ekonomiska bördan för sektorn bör en nedsatt avgift tas ut för fartyg, baserat på den typ av trafik fartygen används i.
- (34) Lastrester förblir lastägarens egendom efter lossning av lasten i terminalen, och kan ha ett ekonomiskt värde. Av denna anledning bör lastrester inte ingå i kostnadstäckningssystemen och tillämpningen av den indirekta avgiften. Avgifterna för avlämning av lastrester bör betalas av den som använder mottagningsanordningen i hamn, såsom anges i avtalen mellan berörda parter eller i andra lokala överenskommelser. Lastrester inbegriper även rester av oljehaltig last eller skadlig flytande last efter rengöring, vilka omfattas av utsläppsnormerna i bilagorna I och II till Marpolkonventionen och som under vissa omständigheter, i enlighet med dessa bilagor, inte måste avlämnas i hamn för att undvika onödiga driftskostnader för fartyg och trafikstockningar i hamnarna.
- (35) Medlemsstaterna bör uppmanas avlämning av lastrester från tankrengöring som innehåller högviskosa, svärnedbrytbara flytande ämnen, möjligen genom lämpliga ekonomiska incitament.
- (36) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352<sup>(12)</sup> omfattar tillhandahållandet av mottagningsanordningar i hamn som en tjänst inom ramen för dess tillämpningsområde. Den innehåller regler om insyn när det gäller de avgiftssystem som tillämpas för användningen av hamntjänster, om samråd med hamnanvändare och om rutiner för hantering av klagomål. Detta direktiv går utöver den ram som fastställs i den förordningen genom att tillhandahålla mer detaljerade krav för utformningen och driften av kostnadstäckningssystemen för mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg och för insynen i kostnadsstrukturen.
- (37) Förutom att skapa incitament till avlämning av avfall är ett effektivt genomdrivande av avlämningskyldigheten av största vikt och bör följa en riskbaserad strategi för vilken en riskbaserad målinriktningsmekanism för unionen bör inrättas.
- (38) Ett av de största hindren för ett effektivt genomdrivande av avlämningskyldigheten har varit skillnaderna i medlemsstaternas tolkning och genomförande av undantaget baserat på tillräcklig lagringskapacitet. För att undvika att tillämpningen av detta undantag undergräver direktivets huvudsyfte bör det specificeras ytterligare, särskilt i fråga om nästa anlopshamn, och tillräcklig lagringskapacitet bör fastställas på ett harmoniserat sätt på grundval av gemensamma metoder och kriterier. I fall där det är svårt att avgöra om det finns adekvata mottagningsanordningar i hamnar utanför unionen är det viktigt att den behöriga myndigheten noga överväger tillämpningen av undantaget.

<sup>(12)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

- (39) Det finns ett behov av ytterligare harmonisering av systemet med undantag för fartyg som används i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp, i synnerhet klargörande av termer som används och villkoren för dessa undantag. Refit-utvärderingen och konsekvensbedömningen har visat att bristen på harmonisering av villkoren för och tillämpningen av undantag har lett till en onödig administrativ börda för fartyg och hamnar.
- (40) Övervakning och genomdrivande bör underlättas genom ett system som bygger på elektronisk rapportering och elektroniskt informationsutbyte. I detta syfte bör det befintliga informations- och tillsynssystem som inrättats enligt direktiv 2000/59/EG vidareutvecklas och bör fortsätta att användas på grundval av befintliga elektroniska data-system, i synnerhet unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten (SafeSeaNet) som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG<sup>(13)</sup> och inspektionsdatabasen (Thetis) som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG<sup>(14)</sup>. Ett sådant system bör även omfatta information om tillgängliga mottagningsanordningar i de olika hamnarna.
- (41) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU<sup>(15)</sup> förenklas och harmoniseras de administrativa förfaranden som gäller för sjöfarten genom en mer allmän användning av elektronisk informationsöverföring och en rationalisering av rapporteringsformaliteter. I Vallettaförklaringen om prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020, som stöddes av rådet i dess slutsatser av den 8 juni 2017, uppmanades kommissionen att föreslå en lämplig uppföljning av översynen av det direktivet. Ett offentligt samråd om rapporteringsformaliteter för fartyg genomfördes av kommissionen mellan den 25 oktober 2017 och den 18 januari 2018. Den 17 maj 2018 förelade kommissionen Europaparlamentet och rådet ett förslag till förordning om inrättande av en enda kontaktpunkt för europeisk sjötransport och om upphävande av direktiv 2010/65/EU.
- (42) Enligt Marpolkonventionen ska de avtalsslutande parterna ha uppdaterad information om sina mottagningsanordningar i hamn och överlämna denna information till IMO. För detta ändamål har IMO inrättat en databas med information om mottagningsanordningar i hamn inom sitt globala integrerade sjöfartsinformationssystem (nedan kallat Gisis).
- (43) I IMO:s konsoliderade vägledning föreskriver IMO rapportering av påstådda brister hos mottagningsanordningar i hamn. Enligt det förfarandet bör ett fartyg rapportera sådana brister till flaggstatens administration, som i sin tur ska informera IMO och hamnstaten om händelsen. Hamnstaten bör granska rapporten och vidta lämpliga åtgärder samt informera IMO och den rapporterade flaggstaten. Rapportering av denna information om påstådda brister direkt till det informations-, övervaknings- och tillsynssystem som föreskrivs i detta direktiv skulle möjliggöra efterföljande överföring av denna information till Gisis, och befria medlemsstaterna i deras egenskap av flaggstater och hamnstater från sin rapporteringsskyldighet gentemot IMO.
- (44) Undergruppen för mottagningsanordningar i hamn, som inrättades inom ramen för det europeiska forumet för hållbar sjötransport, och som fört samman ett brett spektrum av experter inom området föreningar förorsakade av fartyg och hantering av avfall från fartyg, ajournerade sig i december 2017 inför inledningen av de interinstitutionella förhandlingarna. Eftersom den undergruppen gav kommissionen värdefull vägledning och sakkunskap vore det önskvärt att inrätta en liknande expertgrupp med mandat att utbyta erfarenheter av genomförandet av detta direktiv.
- (45) Det är viktigt att eventuella sanktioner som fastställs av medlemsstaterna genomförs korrekt och att de är effektiva, proportionella och avskräckande.
- (46) Goda arbetsvillkor för hamnpersonal som arbetar vid mottagningsanordningar i hamn är ytterst viktigt för att skapa en säker, effektiv och socialt ansvarstagande sjöfartssektor som kan locka kompetenta arbetstagare och säkerställa lika villkor över hela Europa. Grundläggande utbildning och fortbildning av personal är avgörande för att säkerställa tjänstekvalitet och skydd för arbetstagare. Hamnmyndigheter och myndigheter som ansvarar för mottagningsanordningar i hamn ska säkerställa att all personal erhåller nödvändig utbildning för att förvärva den kunskap som krävs för deras arbete, med särskilt fokus på hälso- och säkerhetsaspekter i samband med hantering av farligt material, och att utbildningskraven uppdateras regelbundet för att möta de utmaningar som den tekniska innovationen medför.

<sup>(13)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informations-system för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EUT L 208, 5.8.2002, s. 10).

<sup>(14)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

<sup>(15)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG (EUT L 283, 29.10.2010, s. 1).



- (47) De befogenheter som kommissionen tilldelats för att genomföra direktiv 2000/59/EG bör uppdateras i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).
- (48) Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget bör delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilagorna till detta direktiv och hänvisningarna till internationella instrument i den utsträckning det är nödvändigt för att bringa dem i överensstämmelse med unionsrätten eller för att ta hänsyn till utveckling på internationell nivå, i synnerhet inom IMO; ändring av bilagorna till detta direktiv när detta är nödvändigt för att förbättra de genomförande- och övervakningsarrangemang som fastställs genom direktivet, i synnerhet för att säkerställa effektiv anmälan och avlämning av avfall samt en korrekt tillämpning av undantag, samt, under exceptionella omständigheter, om det är vederbörligen motiverat efter en lämplig analys utförd av kommissionen och i syfte att undvika ett allvarligt och oacceptabelt hot mot den marina miljö, ändring av detta direktiv i den utsträckning som krävs för att undvika detta hot, i syfte att, vid behov, förhindra att ändringar av dessa internationella instrument gäller vid tillämpningen av detta direktiv. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inbegripet på expertnivå och att dessa samråd sker i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>(16)</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (49) Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter i syfte att fastställa de metoder som ska användas för beräkningen av den tillräckliga särskilda lagringskapaciteten ombord; utarbeta gemensamma kriterier för erkännande, i syfte att bevilja fartyg en nedsatt avfallsavgift, av att ett fartygs utformning, utrustning och drift påvisar att det genererar mindre mängder avfall och hanterar sitt avfall på ett hållbart och miljövänligt sätt; fastställa metoder för övervakningsuppgifter för passivt uppfiskat avfall och formatet för rapporteringen; i detalj fastställa de olika delarna i unionens riskbaserade målinriktningsmekanism. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>(17)</sup>.
- (50) Eftersom målet med detta direktiv, nämligen att skydda den marina miljön från avfallsutsläpp till havs, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (51) Unionen kännetecknas av regionala skillnader på hamnnivå, vilket också visas i den territoriella konsekvensbedömningen som har utförts av kommissionen. Hamnar skiljer sig åt i fråga om geografisk belägenhet, storlek, administrativ struktur och ägandeförhållanden och kännetecknas av de typer av fartyg som normalt anlöper hamnarna. Dessutom avspeglar avfallshanteringssystemen skillnaderna på kommunal nivå, inbegripet infrastruktur för avfallshantering i senare led.
- (52) Enligt artikel 349 i EUF-fördraget ska hänsyn tas till särdragen i unionens yttersta randområden, nämligen Gadeloupe, Franska Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azorerna, Madeira och Kanarieöarna. För att säkerställa att det finns tillgång till adekvata mottagningsanordningar i hamn kan det vara lämpligt att medlemsstaterna tillgängliggör regionalt driftsstöd för operatörer av mottagningsanordningar i hamn eller hamnmyndigheterna i de regionerna inom unionen i syfte att hantera följderna av de bestående nackdelar som avses i den artikeln. Regionalt driftsstöd som tillgängliggörs av medlemsstater i det sammanhanget är undantaget från anmälnings-skyldigheten enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget, om stödet vid den tidpunkt då det beviljas uppfyller villkoren i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014<sup>(18)</sup> som antagits enligt rådets förordning (EG) nr 994/98<sup>(19)</sup>.
- (53) Direktiv 2000/59/EG bör därför upphävas.

<sup>(16)</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(17)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

<sup>(18)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

<sup>(19)</sup> Rådets förordning (EG) nr 994/98 av den 7 maj 1998 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på vissa slag av övergripande statligt stöd (EGT L 142, 14.5.1998, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Avsnitt 1

### Allmänna bestämmelser

#### Artikel 1

##### Syfte

Detta direktiv syftar till att skydda den marina miljön mot de negativa effekterna av utsläpp av avfall från fartyg som anlöper hamnar i unionen, samtidigt som en smidigt fungerande sjöfart säkerställs, genom att förbättra tillgången till och användningen av adekvata mottagningsanordningar i hamn och avlämningen av avfall till dessa anordningar.

#### Artikel 2

##### Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *fartyg*: alla typer av havsgående fartyg som används i den marina miljön, inbegripet fiskefartyg, fritidsbåtar, bärplansbåtar, svävare, undervattensfarkoster och flytande farkoster,
2. *Marpolkonventionen*: den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, i dess uppdaterade version,
3. *avfall från fartyg*: 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,
4. *passivt uppfiskat avfall*: avfall som samlas i nät under fiskeinsatser,
5. *lastrester*: sådana rester av lastmaterial ombord som finns kvar på däck eller i lastrum eller tankar efter lastning och lossning, inbegripet överskott eller spill som uppkommer i samband med lastning och lossning, antingen under våta eller torra förhållanden eller ansamlade i spolvatten, exklusive lastdamm som finns kvar på däck efter sopning eller damm på fartygets externa ytor,
6. *mottagningsanordning i hamn*: alla fasta, flytande eller rörliga anordningar som kan tillhandahålla tjänsten att ta emot avfall från fartyg,
7. *fiskefartyg*: alla fartyg som är utrustade eller i kommersiellt syfte används för att fånga fisk eller andra levande tillgångar från havet,
8. *fritidsbåt*: alla typer av fartyg, med en skrovlängd på minst 2,5 meter, oavsett framdrivningssätt, som är avsedda för sport- eller fritidsändamål och som inte används yrkesmässigt,
9. *hamn*: en plats eller ett geografiskt område som tillskapats genom sådana förbättringsarbeten och med sådan utrustning som huvudsakligen utformats så att mottagande av fartyg möjliggörs, inbegripet ankarplatsen inom hamnens jurisdiktion,
10. *tillräcklig lagringskapacitet*: tillräcklig kapacitet för att lagra avfallet ombord från avgångstidpunkten fram till nästa anlöpshamn, inklusive det avfall som sannolikt kommer att genereras under resan,

11. *tidtabellsbunden trafik*: trafik baserad på en offentliggjord eller planerad lista över avgångs- och ankomsttider mellan fastställda hamnar eller återkommande överfarter som utgör en vedertagen tidtabell,
12. *regelbundna hamnanlöp*: upprepade resor med samma fartyg, som bildar ett konstant mönster, mellan fastställda hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnanlöp,
13. *täta hamnanlöp*: besök av ett fartyg i samma hamn minst en gång varannan vecka,
14. *Gisis*: globalt integrerat sjöfartsinformationssystem (Global Integrated Shipping Information System) som inrättats av IMO,
15. *behandling*: återvinning eller bortskaffande, inklusive förberedelse för återvinning eller bortskaffande,
16. *indirekt avgift*: en avgift som betalas för tillhandahållandet av tjänster avseende mottagningsanordningar i hamn, utan hänsyn till den faktiska avlämningen av avfall från fartyg.

Avfall från fartyg som avses i led 3 ska betraktas som avfall i den mening som avses i artikel 3.1 i direktiv 2008/98/EG.

### Artikel 3

#### Tillämpningsområde

1. Detta direktiv tillämpas på
  - a) alla fartyg, oberoende av deras flagg, som anlöper eller framförs i en medlemsstats hamn, med undantag för fartyg som används för hamntjänster i den mening som avses i artikel 1.2 i förordning (EU) 2017/352 och med undantag för örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en stat och som för närvarande endast används på statlig, icke-kommersiell basis,
  - b) alla hamnar i medlemsstaterna som normalt anlöps av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för led a.

Vid tillämpningen av detta direktiv, och i syfte att undvika onödiga dröjsmål för fartyg, får medlemsstaterna besluta att undanta ankarplatserna i sina hamnar från tillämpningen av artiklarna 6, 7 och 8.

2. Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att säkerställa att, när så rimligen är möjligt, fartyg som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde avlämnar sitt avfall på ett sätt som är förenligt med detta direktiv.
3. Medlemsstater som varken har hamnar eller fartyg som för deras flagg vilka omfattas av detta direktivs tillämpningsområde får, med undantag för den skyldighet som anges i tredje stycket i denna punkt, avvika från bestämmelserna i detta direktiv.

Medlemsstater som inte har hamnar som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde får avvika från bestämmelserna i detta direktiv som enbart rör hamnar.

De medlemsstater som har för avsikt att utnyttja sådana avvikelser som anges i denna punkt ska meddela kommissionen senast den 28 juni 2021 om huruvida de relevanta villkoren har uppfyllts och ska därefter årligen informera kommissionen om eventuella senare ändringar. Innan dessa medlemsstater har införlivat och genomfört detta direktiv får de inte ha hamnar som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och de får inte heller tillåta fartyg, inklusive båtar, som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde att föra deras flagg.

## Avsnitt 2

**Tillhandahållande av adekvata mottagningsanordningar i hamn**

## Artikel 4

**Mottagningsanordningar i hamn**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det finns tillgång till mottagningsanordningar i hamn som är adekvata för att tillgodose behoven hos de fartyg som normalt använder hamnen utan att dessa orsakas onödigt dröjsmål.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa följande:
  - a) Att mottagningsanordningarna i hamn har kapacitet att ta emot typerna och mängderna av avfall från fartyg som normalt använder den hamnen, med beaktande av
    - i) hamnanvändarnas operativa behov,
    - ii) den hamnens storlek och geografiska belägenhet,
    - iii) den typ av fartyg som anlöper hamnen, och
    - iv) de undantag som medges enligt artikel 9.
  - b) Att formaliteterna och de praktiska arrangemangen i samband med användningen av mottagningsanordningarna i hamn är enkla och snabba så att onödiga dröjsmål för fartyg undviks.
  - c) Att de avgifter som tas ut för avlämning inte avskräcker från användning av mottagningsanordningarna i hamn.
  - d) Att mottagningsanordningarna i hamn möjliggör hantering av avfall från fartyg på ett miljömässigt hållbart sätt i enlighet med direktiv 2008/98/EG och annan relevant unionsrätt och nationell rätt om avfall.

Med avseende på tillämpningen av första stycket led d ska medlemsstaterna säkerställa separat insamling för att underlätta återanvändning och materialåtervinning av avfall från fartyg i hamnar i enlighet med kraven i unionsrätten om avfall, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG <sup>(20)</sup>, direktiv 2008/98/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/19/EU <sup>(21)</sup>. För att underlätta denna process får mottagningsanordningar i hamn samla in de separata avfallsfraktionerna i enlighet med de avfallskategorier som fastställs i Marpolkonventionen, med beaktande av riktlinjerna i denna konvention.

Första stycket led d ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av de strängare krav som införts genom förordning (EG) nr 1069/2009 för hanteringen av matavfall som härrör från transportmedel i internationell trafik.

3. Medlemsstaterna ska, i egenskap av flaggstater, använda IMO:s formulär och förfaranden för att till IMO och myndigheterna i hamnstaten anmäla påstådda brister vid mottagningsanordningar i hamn.

Medlemsstaterna ska, i egenskap av hamnstat, utreda alla rapporterade fall av påstådda brister och använda IMO:s formulär och förfaranden för att underrätta IMO och den rapporterade flaggstaten om resultaten av undersökningen.

4. De berörda hamnmyndigheterna eller, i annat fall, de relevanta myndigheterna ska säkerställa att det i samband med avlämning och mottagande av avfall vidtas tillräckliga säkerhetsåtgärder för att avvärja risker för människor och miljön i hamnar som omfattas av detta direktiv.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla parter som är involverade i avlämningen eller mottagandet av avfall från fartyg kan begära ersättning för skada som orsakats av onödigt dröjsmål.

<sup>(20)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG av den 6 september 2006 om batterier och ackumulatorer och förbrukade batterier och ackumulatorer och om upphävande av direktiv 91/157/EEG (EUT L 266, 26.9.2006, s. 1).

<sup>(21)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/19/EU av den 4 juli 2012 om avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning (WEEE) (EUT L 197, 24.7.2012, s. 38).

## Artikel 5

**Planer för mottagande och hantering av avfall**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att en lämplig plan för mottagande och hantering av avfall upprättas och har genomförts för varje hamn efter fortlöpandesamråd med de berörda parterna, särskilt hamnanvändare eller deras företrädare, samt när så är lämpligt lokala behöriga myndigheter, operatörer av mottagningsanordningar i hamn, organisationer som genomför skyldigheter inom utökat producentansvar och företrädare för det civila samhället. Dessa samråd bör hållas både under det första upprättandet av planerna för mottagande och hantering av avfall och efter det att de har antagits, särskilt om betydande förändringar har skett, med avseende på kraven i artiklarna 4, 6 och 7.

Utförliga krav för utarbetandet av planerna för mottagande och hantering av avfall återges i bilaga 1.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande information, från planerna för mottagande och hantering av avfall, om tillgången till adekvata mottagningsanordningar i hamn i deras hamnar och om kostnadsstrukturen på ett tydligt sätt meddelas fartygsoperatörerna, görs offentligt tillgänglig och är lättillgänglig på ett officiellt språk i den medlemsstat där hamnen är belägen och, i relevanta fall, på ett internationellt använt språk:

- a) Uppgift om var de anordningar som hör till varje kaj-/ankarplats är belägna och, när så är relevant, deras öppettider.
- b) Förteckning över fartygsavfall som normalt hanteras av hamnen.
- c) Förteckning över kontaktställen, operatörer av mottagningsanordningar i hamn och de tjänster som tillhandahålls.
- d) Beskrivning av förfarandena för avlämning av avfall.
- e) Beskrivning av kostnadstäckningssystemen, inbegripet, i tillämpliga fall, system och medel som avses i bilaga 4, för avfallshantering.

Den information som avses i första stycket i den här punkten ska också göras tillgänglig i elektronisk form och hållas uppdaterad i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13.

3. Om det krävs av effektivitetsskäl får de planer för mottagande och hantering av avfall utarbetas gemensamt av två eller flera närbelägna hamnar i samma geografiska region, med lämplig medverkan från varje hamn, under förutsättning att behovet av och tillgången på mottagningsanordningar i hamnar specificeras för varje hamn.

4. Medlemsstaterna ska utvärdera och godkänna planen för mottagande och hantering av avfall och säkerställa att den godkänns på nytt åtminstone vart femte år efter det att den har godkänts eller godkänts på nytt, och efter det att det skett betydande förändringar av det sätt på vilket hamnen drivs. Dessa förändringar får omfatta strukturella förändringar i trafik till hamnen, utveckling av ny infrastruktur, förändringar i efterfrågan och tillhandahållandet av mottagningsanordningar i hamn, och ny teknik för behandling ombord.

Medlemsstaterna ska övervaka hamnens genomförande av planen för mottagande och hantering av avfall. Om inga betydande förändringar har ägt rum under den femårsperiod som avses i första stycket får det förnyade godkännandet bestå i en validering av de befintliga planerna.

5. Små, icke-kommersiella hamnar som kännetecknas av sällsynt eller lite trafik bestående enbart av fritidsbåtar får undantas från punkterna 1–4 om deras mottagningsanordningar i hamn är integrerade i det avfallshanteringssystem som förvaltas av den relevanta kommunen eller på den relevanta kommunens vägnar, och de medlemsstater där dessa hamnar är belägna säkerställer att information om avfallshanteringssystemet görs tillgänglig för hamnanvändarna.

De medlemsstater där sådana hamnar är belägna ska på elektronisk väg, i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13, meddela namnet på hamnarna och var de är belägna.

## Avsnitt 3

**Avlämning av avfall från fartyg**

## Artikel 6

**Förhandsanmälan av avfall**

1. Operatören av, agenten för eller befälhavaren för ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG och som är på väg till en unionshamn ska sanningsenligt och noggrant fylla i formuläret i bilaga 2 till det här direktivet (nedan kallad *förhandsanmälan av avfall*) och anmäla all den information som ingår däri till den myndighet eller det organ som utsetts för detta ändamål av den medlemsstat där hamnen är belägen

- a) minst 24 timmar före ankomsten om anlöpshamnen är känd,
- b) så snart anlöpshamnen är känd, om denna information är tillgänglig mindre än 24 timmar före ankomsten, eller
- c) senast när fartyget lämnar föregående hamn, om resan varar mindre än 24 timmar.

2. Informationen från förhandsanmälan av avfall ska rapporteras elektroniskt i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13 i detta direktiv, i enlighet med direktiven 2002/59/EG och 2010/65/EU.

3. Informationen från förhandsanmälan av avfall ska finnas tillgänglig ombord, helst i elektronisk form, åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran tillhandahållas de relevanta myndigheterna i medlemsstaterna.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som anmäls i enlighet med denna artikel granskas och delas med de relevanta tillsynsmyndigheterna utan dröjsmål.

## Artikel 7

**Avlämning av avfall från fartyg**

1. Befälhavaren för ett fartyg som anlöper en unionshamn ska, innan fartyget lämnar hamnen, avlämna allt avfall som medförs ombord till en mottagningsanordning i hamn i enlighet med relevanta utsläppsnormer som fastställs i Marpol-konventionen.

2. Vid avlämning ska operatören av mottagningsanordningen i hamn eller myndigheten i den hamn där avfallet har avlämnats sanningsenligt och noggrant fylla i formuläret i bilaga 3 (nedan kallat *avfallsavlämningskvitto*) samt utfärda och utan onödigt dröjsmål tillhandahålla avfallsavlämningskvittot till befälhavaren för fartyget.

Det krav som anges i första stycket ska inte gälla i små hamnar vars anordningar är obemannade eller som är avlägset belägna, förutsatt att den medlemsstat där sådana hamnar är belägna har anmält dessa hamnars namn och belägenhet elektroniskt i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13.

3. Operatören av, agenten för eller befälhavaren för ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG ska före avgång, eller så snart avfallsavlämningskvittot har mottagits, på elektronisk väg rapportera den information som finns på detta i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13 i det här direktivet, i enlighet med direktiven 2002/59/EG och 2010/65/EU.

Informationen från avfallsavlämningskvittot ska finnas tillgänglig ombord på fartyget i minst två år, där så är relevant tillsammans med tillämplig oljedagbok, lastdagbok, avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan, och ska på begäran tillhandahållas myndigheterna i medlemsstaterna.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får ett fartyg fortsätta till nästa anlöpshamn utan att avlämna avfallet, om

- a) den information som lämnas i enlighet med bilagorna 2 och 3 visar att det finns tillräcklig särskildlagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn,
- b) den information som finns tillgänglig ombord på fartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG visar att det finns tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn, eller
- c) fartyget endast vistas på ankarplatsen under mindre än 24 timmar eller anlöper under svåra väderförhållanden, förutom om området i fråga har undantagits i enlighet med artikel 3.1 andra stycket.

För att säkerställa enhetliga villkor för tillämpningen av det undantag som avses i första stycket a och b, ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa de metoder som ska användas för beräkningen av den tillräckliga särskilda lagringskapaciteten ombord. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2.

5. En medlemsstat ska ålägga fartyget att före avgång avlämna allt sitt avfall om
  - a) det, på grundval av den tillgängliga informationen, inbegripet information som är tillgänglig elektroniskt i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13 eller i Gisis, inte kan fastställas att adekvata mottagningsanordningar i hamn finns tillgängliga i nästa anlöpshamn, eller
  - b) nästa anlöpshamn är okänd.
6. Punkt 4 ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av strängare krav för fartyg vilka har antagits i enlighet med internationell rätt.

#### Artikel 8

#### Kostnadstäckningssystem

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att kostnaderna för drift av mottagningsanordningar i hamn för mottagande och behandling av avfall från fartyg, förutom lastrester, täcks genom en avgift som tas ut från fartygen. Dessa kostnader inbegriper de komponenter som förtecknas i bilaga 4.
2. Kostnadstäckningssystemen får inte utgöra ett incitament för fartyg att släppa ut sitt avfall till havs. För detta ändamål ska medlemsstaterna tillämpa samtliga följande principer vid utformningen och driften av kostnadstäckningssystemen:
  - a) Fartyg ska betala en indirekt avgift, utan hänsyn till avlämning av avfall till en mottagningsanordning i hamn.
  - b) Den indirekta avgiften ska täcka
    - i) de indirekta administrativa kostnaderna,
    - ii) en betydande del av de direkta driftskostnaderna, i enlighet med bilaga 4, som ska utgöra minst 30 % av de totala direkta kostnaderna för faktisk avlämning av avfall under det föregående året; med möjligheten att också beakta kostnader som gäller den förväntade mängden trafik för det kommande året.
  - c) För att skapa ett maximalt incitament till avlämning av avfall som omfattas av bilaga V till Marpolkonventionen, undantaget lastrester, ska ingen direkt avgift tas ut för sådant avfall, i syfte att säkerställa rätt till avlämning utan några ytterligare direkta avgifter baserade på de avfallsvolymer som avlämnats, undantaget om denna volym avlämnat avfall överstiger den maximala särskilda lagringskapacitet för avfall som nämns i formuläret i bilaga 2 till detta direktiv; passivt uppfiskat avfall, inbegripet rätten till avlämning, ska omfattas av denna ordning.
  - d) För att undvika att kostnaderna för insamling och behandling av passivt uppfiskat avfall uteslutande bärs av hamnanvändare ska medlemsstaterna i förekommande fall täcka dessa kostnader med intäkterna från alternativa finansieringssystem, inbegripet från system för avfallshantering och från tillgänglig unionsfinansiering samt nationell och regional finansiering.
  - e) För att uppmuntra avlämning av lastrester från tankrengöring som innehåller högviskosa, svårnedbrytbara flytande ämnen får medlemsstaterna tillhandahålla lämpliga ekonomiska incitament för avlämning av sådana lastrester.
  - f) Den indirekta avgiften får inte omfatta avfall från avgasreningssystem, vars kostnader ska täckas på grundval av de typer och mängder av avfall som avlämnas.
3. Den del av kostnaderna som inte täcks av den indirekta avgiften ska i förekommande fall täckas på grundval av de typer och mängder av avfall som faktiskt avlämnas av fartyget.

4. Avgifterna får differentieras på grundval av
  - a) fartygets kategori, typ och storlek,
  - b) tillhandahållandet av fartygstjänster som utförs utanför normala öppettider i hamnen, eller
  - c) hur farligt avfallet är.
5. Avgifterna ska sänkas på grundval av
  - a) den typ av handel som fartyget används för, särskilt om fartyget är i drift inom närsjöfart,
  - b) om fartygets konstruktion, utrustning och drift är sådana att det kan visas att fartyget genererar mindre mängder avfall och hanterar sitt avfall på ett hållbart och miljövänligt sätt.

Senast den 28 juni 2020, ska kommissionen anta genomförandeakter för att bestämma kriterierna för att fastställa om ett fartyg uppfyller de krav som anges i första stycket led b i fråga om fartygets avfallshantering ombord. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2.

6. För att säkerställa att avgifterna är rättvisa, öppna, lätta att identifiera och icke-diskriminerande samt att de speglar kostnaderna för de anordningar och tjänster som tillhandahålls och, i förekommande fall, används, ska avgifternas belopp och grunden för beräkningen av dem tillgängliggöras för hamnanvändarna i planerna för mottagande och hantering av avfall på ett officiellt språk i den medlemsstat där hamnen är belägen och, i relevanta fall, på ett språk som används internationellt.

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att övervakningsuppgifter om volymen och kvantiteten av passivt uppfiskat avfall samlas in och ska rapportera sådana övervakningsuppgifter till kommissionen. På grundval av dessa övervakningsuppgifter ska kommissionen offentliggöra en rapport senast den 31 december 2022, och därefter vartannat år.

Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa metoder för övervakningsuppgifterna och formatet för rapporteringen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2.

#### Artikel 9

#### Undantag

1. Medlemsstaterna får undanta ett fartyg som anlöper deras hamnar från skyldigheterna i artiklarna 6, 7.1 och 8 (nedan kallat *undantaget*), om det finns tillräckliga bevis för att följande villkor är uppfyllda:
  - a) Fartyget används i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp.
  - b) Det finns ett arrangemang för att säkerställa avlämning av avfallet och betalning av avgifterna i en hamn längs fartygets rutt som:
    - i) styrks av ett undertecknat kontrakt med en hamn eller avfallsentreprenör och av avfallsavlämningskvitton
    - ii) har anmälts till alla hamnar längs fartygets rutt, och
    - iii) har godkänts av den hamn där avlämning och betalning sker, vilket kan vara en unionshamn eller annan hamn, i vilken det är fastställt på grundval av den information som rapporteras elektroniskt till den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13 och i Gisis att adekvata anordningar finns tillgängliga.
  - c) Undantaget har ingen negativ inverkan på sjösäkerhet, hälsa, boende- eller arbetsförhållanden ombord eller på den marina miljön.
2. Om undantaget beviljas ska den medlemsstat där hamnen är belägen utfärda ett intyg om undantag, på grundval av det format som anges i bilaga 5, som bekräftar att fartyget uppfyller de nödvändiga villkoren och kraven för tillämpningen av undantaget och som anger undantagets varaktighet.



3. Medlemsstaterna ska rapportera informationen från intyget om undantag på elektronisk väg i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa en effektiv övervakning och tillämpning av de arrangemang som inrättats för avlämning och betalning för de undantagna fartyg som besöker deras hamnar.
5. Trots det beviljade undantaget får ett fartyg inte fortsätta till nästa anlöpshamn om det inte finns tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och som kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn.

#### Avsnitt 4

### Tillsynsåtgärder

#### Artikel 10

#### Inspektioner

Medlemsstaterna ska säkerställa att alla fartyg kan underkastas inspektioner, även slumpmässiga sådana, för att kontrollera att de uppfyller kraven i detta direktiv.

#### Artikel 11

#### Inspektionsåtaganden

1. Varje medlemsstat ska utföra inspektioner av fartyg som anlöper dess hamnar motsvarande minst 15 % av det totala antalet enskilda fartyg som anlöper dess hamnar årligen.

Det totala antalet enskilda fartyg som anlöper en medlemsstat ska beräknas som det genomsnittliga antalet enskilda fartyg under de tre föregående åren enligt vad som har rapporterats via den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13.

2. Medlemsstaterna ska fullgöra punkt 1 i denna artikel genom att välja ut fartyg på grundval av en av unionens riskbaserade målinriktningsmekanismer.

För att säkerställa harmonisering av inspektionerna och enhetliga villkor för urvalet av de fartyg som ska inspekteras ska kommissionen anta genomförandeakter för att i detalj fastställa de olika delarna i unionens riskbaserade målinriktningsmekanism. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2.

3. Medlemsstaterna ska fastställa förfaranden för inspektioner av fartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG i syfte att, i den mån det är praktiskt möjligt, säkerställa efterlevnad av det här direktivet.

När medlemsstaterna fastställer dessa förfaranden får de ta hänsyn till unionens riskbaserade målinriktningsmekanism som avses i punkt 2.

4. Om den berörda myndigheten i medlemsstaten inte är nöjd med resultaten av inspektionen ska den, utan att det påverkar tillämpningen av de sanktioner som avses i artikel 16, säkerställa att fartyget inte lämnar hamnen förrän det har avlämnat sitt avfall till en mottagningsanordning i hamn i enlighet med artikel 7.

#### Artikel 12

#### Informations-, övervaknings- och tillsynssystem

Genomförandet och tillämpningen av detta direktiv ska underlättas genom den elektroniska rapporteringen och det elektroniska utbytet av information mellan medlemsstater i enlighet med artiklarna 13 och 14.

### Artikel 13

#### Rapportering och utbyte av information

1. Rapporteringen och utbytet av information ska baseras på unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten (nedan kallat *SafeSeaNet*), som avses i artikel 22a.3 i och bilaga III till direktiv 2002/59/EG.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande information rapporteras elektroniskt och inom skälig tid i enlighet med direktiv 2010/65/EU:
  - a) Informationen om faktisk ankomst- och avgångstid för alla fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG och som anlöper en unionshamn, tillsammans med en uppgift som identifierar den berörda hamnen.
  - b) Informationen från den förhandsanmälan av avfall som anges i bilaga 2.
  - c) Informationen från det avfallsavlämningskvitto som anges i bilaga 3.
  - d) Informationen från det intyg om undantag som anges i bilaga 5.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som förtecknas i artikel 5.2 görs elektroniskt tillgänglig genom *SafeSeaNet*.

### Artikel 14

#### Registrering av inspektioner

1. Kommissionen ska utveckla, underhålla och uppdatera en inspektionsdatabas som alla medlemsstater ska vara anslutna till och som ska innehålla all information som krävs för genomförandet av det inspektionssystem som föreskrivs i detta direktiv (nedan kallad *inspektionsdatabasen*). Inspektionsdatabasen ska baseras på den inspektionsdatabas som avses i artikel 24 i direktiv 2009/16/EG och ska ha funktioner liknande den databasens funktioner.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att informationen om inspektioner enligt detta direktiv, inbegripet information om bristande efterlevnad och utfärdade förbud mot resa, utan dröjsmål överförs till inspektionsdatabasen så snart som
  - a) inspektionsrapporten har färdigställts,
  - b) förbudet mot resa har hävts, eller
  - c) ett undantag har beviljats.
3. Kommissionen ska säkerställa att inspektionsdatabasen gör det möjligt att ta fram alla relevanta data, som rapporterats av medlemsstaterna, i syfte att övervaka genomförandet av detta direktiv.

Kommissionen ska säkerställa att inspektionsdatabasen innehåller information för unionens riskbaserade målinriktningsmekanism som avses i artikel 11.2.

Kommissionen ska regelbundet se över inspektionsdatabasen för att övervaka direktivets genomförande och fästa uppmärksamheten på eventuella tvivel rörande huruvida direktivet genomförs på ett heltäckande sätt, så att korrigerande åtgärder kan vidtas.

4. Medlemsstaterna ska alltid ha tillgång till den information som finns registrerad i inspektionsdatabasen.

### Artikel 15

#### Utbildning av personal

Hamnmyndigheter och myndigheter som ansvarar för mottagningsanordningar i hamn ska säkerställa att all personal erhåller nödvändig utbildning för att förvärva den kunskap som krävs för deras arbete med avfallshantering, med särskilt fokus på hälso- och säkerhetsaspekter i samband med hanteringen av farligt material, och att utbildningskraven regelbundet uppdateras för att möta de utmaningar som den tekniska innovationen medför.

## Artikel 16

### Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

## Avsnitt 5

### Slutbestämmelser

## Artikel 17

### Utbyte av erfarenheter

Kommissionen ska vidta åtgärder för organisation av utbyten av erfarenheter mellan medlemsstaternas nationella myndigheter och experter, även från den privata sektorn, civilsamhället och fackföreningar, om tillämpningen av detta direktiv i unionshamnar.

## Artikel 18

### Ändringsförfarande

1. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 19 för att ändra bilagorna till detta direktiv och hänvisningarna till IMO-instrument i detta direktiv i den utsträckning det är nödvändigt för att bringa dem i överensstämmelse med unionsrätten eller för att ta hänsyn till utveckling på internationell nivå, i synnerhet inom IMO.
2. Kommissionen ges även befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 19 för att ändra bilagorna när detta är nödvändigt för att förbättra de genomförande- och övervakningsarrangemang som fastställs i detta direktiv, i synnerhet de som föreskrivs i artiklarna 6, 7 och 9, för att säkerställa effektiv anmälan och avlämning av avfall samt en korrekt tillämpning av undantag.
3. Under exceptionella omständigheter, om det är vederbörligen motiverat efter en lämplig analys utförd av kommissionen och i syfte att undvika ett allvarligt och oacceptabelt hot mot den marina miljön ges kommissionen, i syfte att inom ramen för detta direktiv undgå obligatorisk tillämpning av en specifik ändring av Marpolkonventionen, befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 19 för att ändra detta direktiv, i den utsträckning som krävs för att undvika detta hot.
4. De delegerade akter som avses i denna artikel ska antas senast tre månader före utgången av den period som fastställts internationellt för tyst godkännande av ändringen av Marpolkonventionen eller den planerade dagen för den ändringens ikraftträdande.

Under den period som föregår ikraftträdandet av sådana delegerade akter ska medlemsstaterna avhålla sig från varje initiativ som syftar till att införliva ändringen i nationell rätt eller tillämpa ändringen av det internationella instrumentet i fråga.

## Artikel 19

### Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 18.1, 18.2 och 18.3 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 27 juni 2019. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 18.1, 18.2 och 18.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 18.1, 18.2 och 18.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

#### Artikel 20

##### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 <sup>(2)</sup>. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

#### Artikel 21

##### Ändring av direktiv 2010/65/EU

I punkt A i bilagan till direktiv 2010/65/EU ska punkt 4 ersättas med följande:

”4. Anmälan av avfall från fartyg, inbegripet lastrester

Artiklarna 6, 7 och 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mot-tagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG (EUT L 151, 20.5.2019, s. 116).”

#### Artikel 22

##### Upphävande

Direktiv 2000/59/EG ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet.

#### Artikel 23

##### Översyn

1. Kommissionen ska utvärdera detta direktiv och överlämna resultaten av utvärderingen till Europaparlamentet och rådet senast den 28 juni 2026. Utvärderingen ska även inbegripa en rapport som redogör för bästa praxis när det gäller förebyggande och hantering av avfall ombord på fartyg.
2. Kommissionen ska, inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1625 <sup>(3)</sup>, när nästa översyn av Europeiska sjösäkerhetsbyråns (Emsa) uppdrag ska göras, även utvärdera huruvida Emsa bör beviljas ytterligare befogenheter avseende efterlevnaden av detta direktiv.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) och om ändring av förordningarna om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (EGT L 324, 29.11.2002, s. 1).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1625 av den 14 september 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EUT L 251, 16.9.2016, s. 77).

*Artikel 24***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den 28 juni 2021 sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 25***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 26***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg 17 april 2019.

*På Europaparlamentets vägnar*

A. TAJANI

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

G. CIAMBA

*Ordförande*

---

## BILAGA 1

**KRAV PÅ PLANER FÖR MOTTAGANDE OCH HANTERING AV AVFALL**

Planerna för mottagande och hantering av avfall ska omfatta alla typer av avfall från fartyg som normalt anlöper hamnen och ska utarbetas med hänsyn till hamnens storlek och med hänsyn till de typer av fartyg som anlöper hamnen.

Planerna för mottagande och hantering av avfall ska innehålla följande:

- a) En bedömning av behovet av mottagningsanordningar i hamn mot bakgrund av behoven hos de fartyg som normalt anlöper hamnen.
- b) En beskrivning av mottagningsanordningarnas typ och kapacitet.
- c) En beskrivning av förfarandena för mottagande och insamling av avfall från fartyg.
- d) En beskrivning av kostnadstäckningssystemet.
- e) En beskrivning av förfarandet för rapportering av påstådda brister hos mottagningsanordningar i hamn.
- f) En beskrivning av förfarandet för fortlöpande samråd med hamnanvändare, avfallsentreprenör, terminaloperatörer och andra berörda parter.
- g) En översikt över vilken typ av och vilka mängder avfall som tas emot från fartyg och hanteras i anordningarna.

Planerna för mottagande och hantering av avfall får omfatta följande:

- a) En sammanfattning av relevant nationell rätt och av förfaranden och formaliteter för avlämning av avfallet till mottagningsanordningar i hamn.
- b) En identifiering av ett kontaktställe i hamnen.
- c) En beskrivning av utrustning och processer för förbehandling av specifika avfallsflöden i hamnen, om sådana finns.
- d) En beskrivning av metoder för registrering av den faktiska användningen av mottagningsanordningarna i hamn.
- e) En beskrivning av metoder för registrering av de mängder avfall som fartygen har avlämnat.
- f) En beskrivning av metoder för hantering av de olika avfallsflödena i hamnen.

Förfarandena för mottagning, insamling, lagring, behandling och bortskaffande bör i alla avseenden överensstämma med ett miljöledningssystem som utformats så att dessa verksamheters inverkan på miljön successivt minskar. Sådan överensstämmelse anses föreligga om förfarandena är förenliga med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1221/2009 <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1221/2009 av den 25 november 2009 om frivilligt deltagande för organisationer i gemenskapens miljölednings- och miljörevisionsordning (Emas) och om upphävande av förordning (EG) nr 761/2001 och kommissionens beslut 2001/681/EG och 2006/193/EG (EUT L 342, 22.12.2009, s. 1).

## BILAGA 2

**STANDARDFORMAT FÖR FORMULÄRET FÖR FÖRHANDSANMÄLAN OM AVLÄMNING AV AVFALL VID  
MOTTAGNINGSANORDNINGAR I HAMNAR**

Anmälan om avlämning av avfall till (anlöpshamnens namn enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2019/883)

Detta formulär bör behållas ombord på fartyget tillsammans med relevant oljedagbok, lastdagbok, avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan, i enlighet med Marpolkonventionen.

## 1. UPPGIFTER OM FARTYGET

1.1 Fartygets namn:	1.5 Ägare eller operatör:
1.2 IMO-nummer:	1.6 Registerbeteckning/signalbokstäver:
	MMSI-nummer (Maritime Mobile Service Identity):
1.3 Bruttodräktighet:	1.7 Flaggstat:
1.4 Typ av fartyg: <input type="checkbox"/> Oljetankfartyg <input type="checkbox"/> Kemikalietankfartyg <input type="checkbox"/> Bulkfartyg <input type="checkbox"/> Containerfartyg	
<input type="checkbox"/> Annan typ av lastfartyg <input type="checkbox"/> Passagerarfartyg <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Annat (specifitera)	

## 2. UPPGIFTER OM HAMN OCH RUTT

2.1 Plats/terminalnamn:	2.6 Senaste hamn för avlämning av avfall:
2.2 Datum och tid för ankomst:	2.7 Datum för sista avlämning:
2.3 Datum och tid för avgång:	2.8 Nästa avlämningshamn:
2.4 Senaste hamn och land:	2.9 Person som lämnar in detta formulär (om annan än befälhavaren):
2.5 Nästa hamn och land (om det är känt):	

## 3. AVFALLSTYP OCH AVFALLSMÄNGD SAMT LAGRINGSKAPACITET

Typ	Avfall som ska avlämnas (m <sup>3</sup> )	Maximal lagringskapacitet för avfall (m <sup>3</sup> )	Mängd avfall som behålls ombord (m <sup>3</sup> )	Hamn där återstående avfall kommer att avlämnas	Uppskattad mängd avfall som kommer att genereras mellan anmälan och nästa anlöpshamn (m <sup>3</sup> )
Marpol bilaga I – Olja					
Oljehaltigt länsvatten					
Oljehaltiga restprodukter (sludge)					
Oljehaltigt spolvatten från tankrengöring					
Förorenat barlastvatten					

Typ	Avfall som ska avlämnas (m <sup>3</sup> )	Maximal lagringskapacitet för avfall (m <sup>3</sup> )	Mängd avfall som behålls ombord (m <sup>3</sup> )	Hamn där återstående avfall kommer att avlämnas	Uppskattad mängd avfall som kommer att genereras mellan anmälan och nästa anlöpshamn (m <sup>3</sup> )
Avlagringar och slam från rengöring av tankar					
Annat (specificera)					
Marpol bilaga II – Skadliga flytande ämnen (NLS) <sup>(1)</sup>					
Ämne i kategori X					
Ämne i kategori Y					
Ämne i kategori Z					
OS – Andra ämnen					
Marpol bilaga IV – Toalettavfall					
Marpol bilaga V – Fast avfall					
A. Plast					
B. Matavfall					
C. Hushållsavfall (t.ex. pappersprodukter, lump, glas, metall, flaskor, lergods osv.)					
D. Matolja					
E. Förbränningsaska					
F. Driftsavfall					
G. Djurkroppar					
H. Fiskeredskap					
I. Elektroniskt avfall (WEEE)					

<sup>(1)</sup> Ange officiell transportbenämning för det skadliga flytande ämnet i fråga.



Typ	Avfall som ska avlämnas (m <sup>3</sup> )	Maximal lagringskapacitet för avfall (m <sup>3</sup> )	Mängd avfall som behålls ombord (m <sup>3</sup> )	Hamn där återstående avfall kommer att avlämnas	Uppskattad mängd avfall som kommer att genereras mellan anmälan och nästa anlöpshamn (m <sup>3</sup> )
J. Lastrester <sup>(1)</sup> (som är skadliga för den marina miljön, HME)					
K. Lastrester <sup>(2)</sup> (som inte är skadliga för den marina miljön, HME)					
Marpol bilaga VI – Luftföroreningar					
Ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen <sup>(3)</sup>					
Rester från avgasrening					

Annat avfall som inte omfattas av Marpol					
Passivt uppfiskat avfall					

Anm.:

1. Denna information ska användas vid hamnstatskontroll och för andra inspektionsändamål.
2. Detta formulär ska fyllas i, utom i de fall då fartyget omfattas av undantag enligt artikel 9 i direktiv (EU) 2019/883.

<sup>(1)</sup> Får vara uppskattningar; ange officiell transportbenämning för torrlasten.

<sup>(2)</sup> Får vara uppskattningar; ange officiell transportbenämning för torrlasten.

<sup>(3)</sup> Till följd av normalt underhåll ombord.

## BILAGA 3

## STANDARDFORMAT FÖR AVFALLSAVLÄMNINGSKVITO

Den utsedda företrädaren för tillhandahållaren av mottagningsanordningen ska lämna följande formulär till befälhavaren för ett fartyg som har avlämnat avfall i enlighet med artikel 7 i direktiv (EU) 2019/883.

Detta formulär ska behållas ombord på fartyget tillsammans med relevant oljedagbok, lastdagbok, avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan, i enlighet med Marpolkonventionen.

## 1. UPPGIFTER OM MOTTAGNINGSANORDNING I HAMN OCH HAMN

1.1 Plats/terminalnamn:	
1.2 Tillhandahållare av mottagningsanordning i hamn:	
1.3 Tillhandahållare av behandlingsanläggning (om annan än ovan):	
1.4 Datum och tid för avfallsavlämning från:	till:

## 2. UPPGIFTER OM FARTYGET

2.1 Fartygets namn:	2.5 Ägare eller operatör:
2.2 IMO-nummer:	2.6 Registerbeteckning/signalbokstäver: MMSI-nummer (Maritime Mobile Service Identity):
2.3 Bruttodräktighet:	2.7 Flaggstat:
2.4. Typ av fartyg: <input type="checkbox"/> Oljetankfartyg <input type="checkbox"/> Kemikalietankfartyg <input type="checkbox"/> Bulkfartyg <input type="checkbox"/> Containerfartyg	
<input type="checkbox"/> Annan typ av lastfartyg <input type="checkbox"/> Passagerarfartyg <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Annat (specifera)	

## 3. AVFALLSTYP OCH AVFALLSMÄNGD SOM MOTTAGITS

Marpol bilaga I – Olja	Mängd (m <sup>3</sup> )	Marpol bilaga V – Fast avfall	Mängd (m <sup>3</sup> )
Oljehaltigt länsvatten		A. Plast	
Oljehaltiga restprodukter (sludge)		B. Matavfall	
Oljehaltigt spolvatten från tankrengöring		C. Hushållsavfall (t.ex. pappersprodukter, lump, glas, metall, flaskor, lergods osv.)	
Förorenat barlastvatten		D. Matolja	
Avlagringar och slam från rengöring av tankar		E. Förbränningsaska	
Annat (specificera)		F. Driftsavfall	
Marpol bilaga II – Skadliga flytande ämnen (NLS)	Mängd (m <sup>3</sup> )/ Namn (1)	G. Djurkroppar	
Ämne i kategori X		H. Fiskeredskap	
Ämne i kategori Y		I. Elektroniskt avfall WEEE	
		J. Lastrester (2) (som är skadliga för den marina miljön)	
		K. Lastrester (2) (som inte är skadliga för den marina miljön (icke-HME))	
		Marpol bilaga VI – Luftföroreningar	Mängd (m <sup>3</sup> )
Ämne i kategori Z		Ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen	
OS – övriga ämnen		Rester från avgasrening	
Marpol bilaga IV – Toalettavfall	Mängd (m <sup>3</sup> )	Annat avfall som inte omfattas av Marpol	Mängd (m <sup>3</sup> )
		Passivt uppfiskat avfall	

(1) Ange officiell transportbenämning för det skadliga flytande ämnet i fråga.

(2) Ange officiell transportbenämning för torrlasten.

## BILAGA 4

## KOSTNADSKATEGORIER FÖR OCH NETTOINTÄKTER FRÅN DRIFT OCH ADMINISTRATION AV MOTTAGNINGSANORDNINGAR I HAMN

Direkta kostnader	Indirekta kostnader	Nettointäkter
Direkta driftskostnader som uppstår vid den faktiska avlämningen av avfall från fartyg, inklusive de kostnader som anges nedan.	Indirekta administrativa kostnader som uppstår vid ledningen av systemet i hamnen, inklusive de kostnader som anges nedan.	Nettointäkter från system för avfallshantering och tillgänglig nationell/regional finansiering, inklusive de intäktsfaktorer som anges nedan.
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Tillhandahållande av infrastrukturen för mottagningsanordningar i hamn, inbegripet containrar, tankar, processverktyg, pråmar, lastbilar, mottagning av avfall, behandlingsanläggningar.</li> <li>— Koncessioner för leasing av anläggningen, i tillämpliga fall, eller för leasing av den utrustning som krävs för mottagningsanordningar i hamn.</li> <li>— Den faktiska driften av mottagningsanordningarna i hamn: insamling av avfall från fartyg, transport av avfall från mottagningsanordningar i hamn för slutbehandling, underhåll och rengöring av mottagningsanordningar i hamn, personalkostnader, inklusive övertid, el, avfallsanalys och försäkring.</li> <li>— Förberedelse för återanvändning, materialåtervinning eller bortskaffande av avfall från fartyg, inbegripet separat insamling av avfall.</li> <li>— Administration: fakturering, utfärdande av avfallsavlämningskvitton till fartyget, rapportering.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Utveckling och godkännande av planen för mottagande och hantering av avfall, inbegripet revisioner av den planen och genomförandet av den.</li> <li>— Uppdatering av planen för mottagande och hantering av avfall, inbegripet arbetskraftskostnader och konsultkostnader, i tillämpliga fall.</li> <li>— Organisering av samrådsförfaranden för utvärderingen av planen för mottagande och hantering av avfall.</li> <li>— Förvaltning av systemen för anmälan och kostnadstäckning, inklusive tillämpningen av nedsatta avgifter för <i>gröna fartyg</i>, tillhandahållande av it-system på hamnnivå, statistisk analys och därmed sammanhängande arbetskostnader.</li> <li>— Organisering av förfaranden för offentlig upphandling för tillhandahållandet av mottagningsanordningar i hamn samt utfärdande av nödvändiga tillstånd för tillhandahållande av mottagningsanordningar i hamn.</li> <li>— Förmedling av information till hamnanvändare genom flygblad, skyltar och affischer i hamnen, eller genom hamnens webbplats, samt elektronisk överföring av informationen i enlighet med artikel 5.</li> <li>— Förvaltning av system för avfallshantering: system för utökat producentansvar, materialåtervinning och ansökan om och förvaltning av nationella/regionala medel.</li> <li>— Övriga administrativa kostnader: kostnader för övervakning och elektronisk rapportering av undantag i enlighet med artikel 9.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Ekonomiska nettoförmåner som tillhandahålls av system för utökat producentansvar.</li> <li>— Andra nettointäkter från avfallshantering, såsom system för materialåtervinning.</li> <li>— Finansiering inom ramen för Europeiska havs- och fiskerifonden (EHFF).</li> <li>— Annan finansiering eller andra bidrag för avfallshantering och fiske som är tillgängliga för hamnar.</li> </ul>

## BILAGA 5

INTYG OM UNDANTAG ENLIGT ARTIKEL 9 I FRÅGA OM KRAVEN ENLIGT ARTIKEL 6, ARTIKEL 7.1 OCH ARTIKEL 8 I DIREKTIV (EU) 2019/883 I HAMNEN/HAMNARNA [ANGE HAMN] I [ANGE MEDLEMSSTAT] <sup>(1)</sup>

Fartygets namn	Registerbeteckning/signalbokstäver	Flaggstat
[ <i>ange fartygets namn</i> ]	[ <i>ange IMO-nummer</i> ]	[ <i>ange flaggstatens namn</i> ]

är i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp i följande hamn(ar) i [*ange medlemsstatens namn*] enligt en tidsplan eller förutbestämd färdväg:

[            ]

och anlöper dessa hamnar minst en gång varannan vecka:

[            ]

och har ett arrangemang som säkerställer betalningen av avgifterna och avlämningen av avfall till hamnen, eller en tredje part i hamnen:

[            ]

och undantas därför i enlighet med [*ange relevant bestämmelse i nationell lagstiftning*] [*från kraven på:*

- obligatorisk avlämning av avfall från fartyg,*
- förhandsanmälan av avfall, och*
- betalning av en obligatorisk avgift, i följande hamnar:]*

Detta intyg är giltigt till och med den [*datum*], såvida inte grunderna för utfärdandet av intyget ändras före det datumet.

Ort och datum:

.....  
Namn  
Befattning

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.