

Klimat- och näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se

kn.nm@regeringskansliet.se.

Stockholm 2026-06-29

Ref KN2026/00215

Sveriges Hamnars remissvar om förslag till författningsändringar till följd av EU:s reviderade avloppsvattendirektiv

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

1. Inledning och övergripande synpunkter

Sveriges Hamnar har tagit del av Naturvårdsverkets förslag till genomförande av EU:s reviderade avloppsvattendirektiv och vill framföra följande synpunkter.

Sveriges Hamnar delar ambitionen att stärka vattenmiljöarbetet och förbättra reningen av avloppsvatten. Hamnsektorn arbetar sedan länge aktivt med miljö- och klimatomställningen genom investeringar i bland annat landström, energieffektivisering, förbättrad dagvattenhantering och mottagning av fartygsavfall. Det finns därför en bred förståelse för direktivets syfte och behovet av att minska utsläppen av svårnedbrytbara ämnen till vattenmiljön.

Samtidigt måste genomförandet utformas så att det är rättssäkert, proportionerligt och praktiskt genomförbart. Regelverket behöver också ta hänsyn till hamnarnas särskilda roll som samhällskritisk infrastruktur, en central del av Sveriges transportsystem och totalförsvaret samt som lagstadgade mottagningsanläggningar för fartygsavfall enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 och svensk lagstiftning. Det är mot denna bakgrund avgörande att genomförandet inte leder till att hamnarna åläggs ett ansvar som inte motsvaras av faktisk rådighet eller av en fungerande och rättsligt säker mottagningskedja.

Övergripande synpunkter

Den centrala frågan i detta remissvar är inte reningsteknik eller vattenkvalitet. Den handlar om ansvarsfördelning.

Sveriges Hamnar ser en betydande risk att det föreslagna regelverket leder till att hamnarna återigen hamnar mellan olika myndigheters regelverk, utan faktisk rådighet men med ett långtgående rättsligt och ekonomiskt ansvar. Erfarenheter från tidigare genomföranden av EU-regelverk visar att bristande samordning mellan myndigheter, otydliga ansvarsförhållanden och



administrativa system som inte är anpassade till hamnarnas verksamhet kan skapa betydande praktiska problem och kostnader.

Hamnarna har en lagstadgad skyldighet att ta emot fartygens avloppsvatten. Den skyldigheten måste motsvaras av en fungerande och rättsligt säker möjlighet att lämna avloppsvattnet vidare till den kommunala VA-anläggningen. Ett genomförande av avloppsvattendirektivet får därför inte leda till att hamnarna indirekt åläggs ansvar för avancerad rening, provtagning eller kontroll av utsläpp som de varken orsakar eller har möjlighet att påverka.

En särskilt viktig fråga är samspelet mellan det föreslagna regelverket, fartygsavfallsregelverket och de kommunala VA-huvudmännens ansvar. Om kommunala VA-huvudmän ges möjlighet att ställa långtgående krav på hamnarna utan att ansvarsfördelningen samtidigt tydliggörs riskerar hamnarna att hamna i en situation där de är skyldiga att ta emot fartygens avloppsvatten men saknar en rättsligt säker möjlighet att lämna det vidare till den kommunala VA-anläggningen.

Sveriges Hamnar anser därför att den fortsatta beredningen bör utgå från följande principer:

- ansvar ska följa faktisk rådighet och faktisk möjlighet att påverka utsläppen,
- hamnarnas lagstadgade mottagningsskyldighet ska motsvaras av en tydlig mottagningsskyldighet hos de kommunala VA-huvudmännen,
- regelverket ska tillämpas nationellt och enhetligt så att konkurrensen mellan svenska hamnar inte snedvrids,
- ansvarsfördelning, digitala informationsflöden och myndigheternas tillämpning ska harmoniseras så att nya administrativa hinder inte uppstår.

Mot denna bakgrund lämnar Sveriges Hamnar följande synpunkter på Naturvårdsverkets förslag.

2. Hamnarnas uppdrag enligt fartygsavfallsregelverket

Hamnarnas mottagning av fartygens grå- och avloppsvatten

Sveriges Hamnar vill särskilt uppmärksamma hur Naturvårdsverkets förslag kan påverka hamnarnas lagstadgade mottagning av fartygens grå- och avloppsvatten. I förslaget nuvarande utformning är det oklart om fartygsgenererat avloppsvatten omfattas av bestämmelserna om icke-hushållspillvatten och de utökade skyldigheter som föreslås för kommunala VA-huvudmän. Denna otydlighet behöver undanröjas, eftersom den riskerar att få betydande konsekvenser för hamnsektorn.

Hamnarna har redan idag ett lagstadgat ansvar att ta emot fartygens avloppsvatten enligt fartygsavfallsregelverket. Syftet med detta regelverk är att säkerställa att avloppsvatten lämnas i hamn i stället för att släppas ut till havs. Hamnarna fungerar därmed som mottagningsanläggningar inom ett offentligrättsligt system och fullgör ett samhällsuppdrag som bidrar till att uppfylla både svenska och europeiska miljömål.

Det är samtidigt viktigt att konstatera att hamnarna inte producerar avloppsvattnet. De äger normalt inte fartygen, bedriver inte fartygstrafiken och saknar faktisk möjlighet att påverka vilka

ämnen som finns i det avloppsvatten som lämnas. Hamnarna har därmed inte den rådighet över avloppsvattnets innehåll som normalt ligger till grund för miljörättsligt ansvar.

Mot denna bakgrund anser Sveriges Hamnar att genomförandet av avloppsvattendirektivet inte får leda till att hamnarna indirekt åläggs ansvar för avancerad rening, lokal förbehandling eller omfattande kontroll av fartygsgenererat avloppsvatten. Ett sådant ansvar skulle innebära att hamnarna får bära kostnader och skyldigheter för utsläpp som de varken orsakar eller har möjlighet att påverka. Det skulle också stå i strid med den grundläggande miljörättsliga principen att ansvar bör följa faktisk rådighet och faktisk möjlighet att påverka verksamheten.

Om fartygsgenererat avloppsvatten omfattas av regler om icke-hushållspillvatten finns en risk att kommunala VA-huvudmän, för att uppfylla de nya kraven på reningsverken, ställer krav på hamnarna att genomföra lokal förbehandling, installera provtagningsutrustning eller vidta andra tekniska åtgärder innan avloppsvattnet får ledas vidare till det kommunala reningsverket. En sådan utveckling skulle innebära en genomgripande förändring av hamnarnas roll och ansvar.

Konsekvenserna skulle bli särskilt stora för färjehamnar, kryssningshamnar och RoRo-hamnar som tar emot betydande mängder grå- och avloppsvatten. Krav på lokal rening eller avancerad förbehandling skulle medföra omfattande investeringar i reningsanläggningar, lagringskapacitet, kemikaliehantering, provtagning och kontrollsystem. För många hamnar skulle detta innebära betydande ekonomiska belastningar och riskera att tränga undan andra nödvändiga investeringar, exempelvis i elektrifiering, landström, klimatanpassning, cybersäkerhet och åtgärder kopplade till totalförsvaret.

Sveriges Hamnar anser därför att det tydligt måste framgå av det fortsatta regelverket att fartygsgenererat grå- och avloppsvatten inte ska klassificeras eller regleras på ett sätt som medför krav på lokal rening eller avancerad förbehandling i hamnar. Hamnarnas uppgift är att säkerställa mottagandet av fartygens avloppsvatten – inte att ta över det ansvar för rening som enligt lagstiftningen vilar på de kommunala VA-huvudmännen.

3. Ansvarsfördelningen mellan staten, kommunala VA-huvudmän och hamnarna

3.1 Kommunala VA-huvudmäns ansvar

Naturvårdsverkets förslag innebär att de kommunala VA-huvudmännen får ett utökat ansvar för att säkerställa att de allmänna reningsverken uppfyller de nya kraven på rening av mikroföroreningar och andra svårnedbrytbara ämnen. Detta kommer att kräva omfattande investeringar i ny reningsteknik, ökad provtagning och utbyggda kontrollsystem.

Sveriges Hamnar har förståelse för att de kommunala VA-huvudmännen behöver vidta åtgärder för att uppfylla de nya kraven. Samtidigt finns en betydande risk att dessa krav i praktiken förs vidare till hamnarna genom skärpta anslutningsvillkor, ökade avgifter eller krav på lokal förbehandling av fartygsgenererat avloppsvatten. Därmed riskerar ansvaret successivt att flyttas från de kommunala reningsverken till hamnarna, trots att hamnarna saknar faktisk rådighet över avloppsvattnets innehåll.

För kommunalt ägda hamnbolag blir situationen särskilt komplex. Kommunen kan samtidigt vara ägare till hamnbolaget, huvudman för den allmänna VA-anläggningen, tillsynsmyndighet enligt miljöbalken samt ansvarig för fysisk planering, beredskap och samhällsviktig infrastruktur.

Det innebär att olika delar av samma kommun kan komma att ställa krav på den egna hamnverksamheten som försvårar möjligheterna att fullgöra hamnens lagstadgade uppgifter och samhällsuppdrag.

3.2 Tidigare erfarenheter visar behovet av bättre myndighetssamordning

Sveriges Hamnar vill också uppmärksamma ett återkommande problem vid genomförandet av EU-regelverk. Hamnarna hamnar ofta mellan olika myndigheters regelverk, föreskrifter och digitala system som utvecklats utan tillräcklig hänsyn till hur hamnverksamheten fungerar i praktiken.

Erfarenheterna från tidigare regelverksimplementeringar är tydliga. Transportstyrelsens föreskrifter har exempelvis krävt uppgifter uttryckta i kubikmeter trots att avfall i praktiken vägs i ton. Hamnar har dessutom tvingats utveckla egna digitala lösningar eftersom information från Maritime Single Window inte fullt ut varit tillgänglig för de hamnar som samtidigt har en lagstadgad mottagningskyldighet. Även Naturvårdsverkets digitala avfallsregister har tidigare innehållit krav som inte varit anpassade till internationell sjöfart, exempelvis krav på svenska organisationsnummer eller VAT-nummer för utländska fartyg.

Gemensamt för dessa exempel är att problemen inte uppstått till följd av EU-reglernas syfte, utan genom den nationella implementeringen och en bristande samordning mellan berörda myndigheter. Hamnarna har vid flera tillfällen fått hantera administrativa och tekniska problem som de själva inte kunnat påverka.

Sveriges Hamnar ser därför en tydlig risk att motsvarande situation uppstår även vid genomförandet av det reviderade avloppsvattendirektivet om ansvarsfördelningen, informationsflödena och de praktiska mottagningskedjorna inte tydliggörs redan från början.

3.3 Avfallsförordningen behöver förtydligas

Sveriges Hamnar ser även en betydande rättslig osäkerhet till följd av att avfallsförordningen inte behandlas i förslaget. Det behöver tydliggöras hur fartygsgenererat grå- och avloppsvatten ska klassificeras och hur det nya regelverket förhåller sig till fartygsavfallsregelverket, miljöbalken och den kommunala VA-lagstiftningen.

Om olika kommuner eller VA-huvudmän gör olika bedömningar av hur fartygsgenererat avloppsvatten ska klassificeras finns en uppenbar risk för skilda villkor, olika taxor och varierande krav på förbehandling. Ett sådant lapptäcke av lokala tillämpningar skulle skapa rättsosäkerhet och snedvrida konkurrensen mellan svenska hamnar.

Sveriges Hamnar anser därför att regeringen och Naturvårdsverket bör säkerställa en nationellt enhetlig tillämpning. Regelverket bör tydliggöra hur fartygsgenererat avloppsvatten ska klassificeras, vilka krav som får ställas på hamnarna och vilka avgiftsprinciper som ska gälla. Det bör inte lämnas åt enskilda kommuner eller VA-huvudmän att genom lokala tolkningar eller säravgifter skapa olika konkurrensförutsättningar för likvärdiga hamnverksamheter.

3.4 En fungerande mottagningskedja måste säkerställas

Den kanske viktigaste frågan är att den lagstadgade mottagningskyldigheten enligt fartygsavfallsregelverket måste följas av en motsvarande mottagningskyldighet hos de

kommunala VA-huvudmännen. Staten kan inte ålägga hamnarna ett offentligt ansvar att ta emot fartygens avloppsvatten utan att samtidigt säkerställa att det finns en fungerande och rättsligt säker möjlighet att lämna avloppsvattnet vidare till den kommunala VA-anläggningen.

Ansvar, befogenheter och praktiska förutsättningar måste följa varandra genom hela kedjan – från fartyg till hamn och vidare till det kommunala reningsverket. Först då kan både fartygsavfallsregelverket och det reviderade avloppsvattendirektivet fungera tillsammans och bidra till sitt gemensamma syfte: att minska utsläppen till vattenmiljön.

4. Avslutande synpunkter

Sveriges Hamnar delar ambitionen att stärka vattenmiljöarbetet och förbättra reningen av avloppsvatten. Ett genomförande av det reviderade avloppsvattendirektivet måste samtidigt utformas så att det är rättssäkert, proportionerligt och praktiskt genomförbart.

Hamnarna har redan idag ett lagstadgat ansvar att ta emot fartygens grå- och avloppsvatten enligt fartygsavfallsregelverket. Det regelverket bygger på att det finns en fungerande mottagningskedja från fartyg till hamn och vidare till kommunal rening. Om genomförandet av avloppsvattendirektivet leder till att denna kedja bryts eller försvåras riskerar två EU-regelverk att motverka varandra. Det är därför avgörande att genomförandet av avloppsvattendirektivet stärker, och inte försvårar, möjligheterna att fullgöra denna lagstadgade skyldighet.

Den centrala frågan är därför inte enbart hur avloppsvattnet ska renas. Den handlar om hur staten fördelar ansvar mellan myndigheter, kommunala VA-huvudmän och hamnar.

Sveriges Hamnar vill avslutningsvis understryka att staten inte bör utforma ett regelverk där hamnarna hamnar mellan olika myndigheters ansvar, utan faktisk rådighet men med fullt rättsligt och ekonomiskt ansvar. Ansvar, befogenheter och praktiska förutsättningar måste följa varandra genom hela mottagningskedjan – från fartyg till hamn och vidare till den kommunala VA-anläggningen.

Den centrala frågan i detta remissvar är inte reningsteknik eller vattenkvalitet. Den handlar om hur ansvar fördelas mellan staten, kommunala VA-huvudmän och hamnarna.

Sveriges Hamnar ser en betydande risk att det föreslagna regelverket leder till att hamnarna återigen hamnar mellan olika myndigheters ansvar, utan faktisk rådighet men med ett långtgående rättsligt och ekonomiskt ansvar. Erfarenheterna från tidigare genomföranden av EU-regelverk visar att bristande samordning mellan myndigheter kan skapa betydande administrativa, ekonomiska och praktiska problem för hamnsektorn. Denna risk behöver undanröjas redan i den fortsatta beredningen.

Mot denna bakgrund anser Sveriges Hamnar att den fortsatta beredningen bör säkerställa följande.

1. Ansvar ska följa faktisk rådighet

Hamnarna ska inte åläggas ansvar för avancerad rening, provtagning eller kontroll av fartygsgenererat avloppsvatten som de inte producerar och inte har faktisk möjlighet att påverka.

Regelverket bör tydligt utformas i enlighet med grundläggande miljörättsliga principer om att ansvar ska följa faktisk råddighet.

2. En lagstadgad och sammanhängande mottagningskedja måste säkerställas

Hamnarnas lagstadgade mottagningskyldighet enligt fartygsavfallsregelverket måste motsvaras av en uttrycklig mottagningskyldighet hos de kommunala VA-huvudmännen. Staten kan inte ålägga hamnarna ett mottagningsansvar utan att samtidigt säkerställa att det finns en fungerande och rättsligt säker möjlighet att lämna avloppsvattnet vidare till den kommunala VA-anläggningen.

3. Regelverket måste vara nationellt enhetligt

Naturvårdsverket bör tydliggöra hur fartygsgenererat grå- och avloppsvatten ska klassificeras och säkerställa att kommunala VA-huvudmän tillämpar regelverket på ett enhetligt sätt. Avgiftsprinciper, anslutningsvillkor och krav på förbehandling får inte variera mellan kommuner på ett sätt som snedvrider konkurrensen mellan svenska hamnar.

4. Myndigheternas regelverk och informationsflöden måste harmoniseras

Genomförandet måste bygga på en samordnad tillämpning mellan berörda myndigheter. Rapporteringskrav, digitala informationsflöden och administrativa processer bör utformas utifrån hamnarnas och sjöfartens praktiska förutsättningar så att nya administrativa hinder och systemtekniska låsningar inte uppstår.

Sveriges Hamnar anser slutligen att konsekvensutredningen behöver kompletteras med en särskild analys av hur förslaget påverkar hamnarnas lagstadgade mottagning av fartygens grå- och avloppsvatten, kommunala hamnbolag samt hamnarnas funktion som samhällskritisk infrastruktur, en central del av Sveriges transportförsörjning och totalförsvar.

En sådan analys är en förutsättning för att regeringen ska kunna bedöma om förslaget uppfyller kraven på proportionalitet, rättssäkerhet och samhällsekonomisk effektivitet.

Sveriges Hamnar ser fram emot en fortsatt dialog med Regeringskansliet och Naturvårdsverket i den fortsatta beredningen av förslaget, i syfte att säkerställa ett regelverk som både stärker vattenmiljön och ger hamnarna rättsliga och praktiska förutsättningar att fullgöra sitt lagstadgade uppdrag.

Med vänlig hälsning

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Monika Przedpelska Öström / Branschchef Sveriges hamnar /Transportföretagen