

# Lagrådsremiss

## Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 15 december 2022

*Andreas Carlson*

*Jonas Ragell*  
(Infrastrukturdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra EU-direktivet om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg.

Det föreslås nya bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bland annat skyldighet för hamnar att

- inneha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg och informera om innehållet i planen,
- lämna kvitto till fartyg på det avfall som fartygen har lämnat, och
- lämna uppgifter till tillsynsmyndigheterna om sin verksamhet.

Det föreslås att kommunerna ska pröva frågor om att godkänna planer för mottagning och hantering av avfall från fartyg när det gäller fritidsbåtshamnar och utöva tillsyn över sådana hamnar.

Förbudet i lag för hamnar att ta särskilt betalt för mottagning av avfall tas bort och ersätts av en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet att ta ut avgift för mottagning av avfallet.

För överträdelser införs ett sanktionsavgiftssystem. Nuvarande straffbestämmelser tas bort.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2023. Någon sanktionsavgift ska inte påföras för överträdelser som har skett av en fritidsbåtshamn före den 1 januari 2024.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Lagtext .....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg .....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	18
3	Ärendet och dess beredning .....	20
4	Mottagning av avfall i hamn från fartyg i EU-rätten .....	20
4.1	2000 års mottagningsdirektiv .....	20
4.2	2000 års mottagningsdirektiv följdes inte tillräckligt bra .....	20
4.3	Ett reviderat mottagningsdirektiv innebär fler avfallskategorier och ökar kraven på kontroll och rapportering .....	21
5	Förslag till lagändringar för att genomföra direktivet .....	23
5.1	Plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg (avfallshanteringsplan) .....	23
5.1.1	Avfallshanteringsplanen ska vara godkänd .....	23
5.1.2	Begreppet avfall .....	25
5.1.3	Skyldighet att informera om innehållet i avfallshanteringsplanen .....	27
5.2	Lämning, mottagning och hantering av avfall i hamn .....	28
5.2.1	Säkerställande av att mottagningsanordningarna är användarvänliga och miljömässigt hållbara .....	28
5.2.2	Förhandsanmälan ska sparas ombord .....	29
5.2.3	Kvitto på mottaget avfall från fartyg ska lämnas och kvittouppgifterna ska rapporteras och sparas .....	30
5.3	Avgift för att lämna avfall från fartyg i mottagningsanordning .....	31
5.4	Godkännande av hamnars avfallshanteringsplaner och utövande av tillsyn .....	33
5.4.1	Direktivets krav och beslutande myndighet enligt gällande svensk rätt .....	33
5.4.2	Stort antal fritidsbåtshamnar utspridda i hela Sverige .....	33
5.4.3	Godkännande av fritidsbåtshamnars avfallshanteringsplaner och tillsyn över dessa hamnar ska vara en uppgift för kommunerna .....	34
5.4.4	Uppgifter ska kunna krävas in av den som ansvarar för hamnverksamhet .....	39

5.4.5	Avgift för godkännande av avfallshanteringsplaner och för tillsyn.....	40
5.4.6	Behandling av personuppgifter hos de ansvariga myndigheterna.....	41
5.5	Förenklade tillsynsregler .....	42
5.6	Sanktioner.....	43
5.6.1	Sanktionsavgift – inte straff.....	43
5.6.2	Vilka överträdelser ska föranleda sanktionsavgift?.....	46
5.6.3	Sanktionsavgiftens storlek ska anges i förordning .....	48
5.6.4	Förfarandet vid beslut om sanktionsavgift.....	49
5.6.5	Betalning och verkställighet .....	51
5.7	Överklagande.....	52
5.8	Sekretess.....	53
5.9	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	54
6	Rättelse av vissa hänvisningar .....	55
6.1	Hänvisningar till EU:s dubbelskrovsförordning.....	55
6.2	Korrigerig av hänvisningar i fartygssäkerhetslagen .....	56
7	Konsekvenser.....	56
7.1	Statens budget och jämställdheten.....	56
7.2	Miljön.....	57
7.3	Kommunerna .....	57
7.4	Myndigheterna och rättsväsendet .....	60
7.5	Handels- och industrihamnarna.....	61
7.6	Rederierna och fiskeföretagen.....	62
7.7	Fritidsbåtssektorn .....	63
8	Författningskommentar.....	65
8.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.....	65
8.2	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	80
Bilaga 1	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 .....	82
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	109
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna .....	124

# 1 Beslut

- Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till
1. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
  2. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 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. 3–6 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas nio nya paragrafer, 6 kap. 5 b och 11 a–h §§, och närmast före 6 kap. 4, 5 b 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 mot-tagningsanordningar 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. 10 § 2001:1294

3 kap. 11 § 2001:1294.

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

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

*Avfall från fartyg enligt denna lag och enligt 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 att ta ut avgift för mottagning av avfall från fartyg.*

#### 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 anordningarna*

*1. är placerade och utformade och drivs så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening, och*

*2. möjliggör hantering av avfall från fartyg på ett miljömässigt hållbart sätt.*

<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. upprätta *och inneha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg (avfallshanteringsplan), informera om innehållet i planen och rapportera uppgifter från planen,*

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

6. lämna uppgifter om verksamhet på sådana platser som avses i 1 § eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 1–3 §§.

Regeringen eller den myndighet som regeringen *bestämmer* får också meddela föreskrifter om vad som krävs för att en avfallshanteringsplan ska godkännas och om förfarandet för godkännandet.

## 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

Kommunen prövar frågor om att godkänna avfallshanteringsplaner när det gäller verksamhet på sådana platser som avses i 1 § eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 1–3 §§ under förutsättning att

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

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

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.

1. verksamheten i huvudsak är avsedd för fritidsbåtar, och

2. kommunen ska utöva tillsyn över samma verksamhet enligt miljöbalken eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Prövningen ska göras av den kommunala nämnd som ansvarar för miljö- och hälsoskyddsområdet, om inte kommunen beslutar annat.

Regeringen bestämmer vilken myndighet som prövar frågor om att godkänna avfallshanteringsplaner som inte omfattas av första stycket.

## 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 utanför Sverige 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.

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

En kommun utövar tillsyn över att 3 kap. och föreskrifter som har meddelats med stöd av de bestämmelserna följs av verksamheter som avses i 3 kap. 9 § första stycket.

Tillsynen ska utföras av den kommunala nämnd som ansvarar för miljö- och hälsoskyddsområdet, om inte kommunen beslutar annat.

### **Förelägganden**

#### 5 b §

Tillsynsmyndigheterna får besluta de förelägganden som behövs för

1. tillsynen enligt 3 kap., och
2. 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.

#### 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.

En kommun får meddela föreskrifter om avgifter till kommunen för tillsyn enligt 5 a § och för godkännande av planer för mottagning och hantering av avfall från fartyg enligt 3 kap. 9 §.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2001:1294.

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

## **Sanktionsavgift**

### *11 a §*

*Tillsynsmyndigheten ska påföra en sanktionsavgift vid överträdelser av denna lag eller av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, om överträdelserna avser en skyldighet att*

*1. upprätta och inneha en godkänd avfallshanteringsplan enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,*

*2. se till att det finns anordningar för mottagning av avfall från fartyg enligt 3 kap. 1–3 och 7 §§ eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till de paragraferna,*

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

*4. lämna avfall från fartyget i en mottagningsanordning 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 §, eller*

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

### *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. Om så inte har skett inom två år från det att överträdelsen ägde rum får någon sanktionsavgift inte beslutas.

Ett beslut om sanktionsavgift ska delges.

#### 11 f §

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

Sanktionsavgiften tillfaller staten.

#### 11 g §

Om sanktionsavgiften inte har betalats inom den tid som följer av 11 f §, ska den obetalda avgiften lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

#### 11 h §

En sanktionsavgift faller bort om beslutet om avgiften 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 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.

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.

### 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

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.

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

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

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

*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.*

7 §<sup>12</sup>

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

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.

**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.

Beslut som rör en sådan fråga som avses i 3 kap. 9 §, 6 kap. 5 b och 11 a §§ och 7 kap. 4 § första stycket och 5, 6, 6 a och 6 b §§ får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

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.

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

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

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

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.

## 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

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

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

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

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 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 §.

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 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,

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,

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

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

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

#### 6 §<sup>18</sup>

*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,

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



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.

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.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2023.
  2. Någon sanktionsavgift ska inte påföras för överträdelse som har skett före ikraftträdandet.
  3. När det gäller överträdelse av någon som driver verksamhet på sådana platser som avses i 3 kap. 9 § första stycket ska någon sanktionsavgift inte påföras om överträdelsen har skett före den 1 januari 2024.

## 2.2 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.

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

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 maj 2023.

### 3 Ärendet och dess beredning

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 antogs våren 2019. Direktivet finns i *bilaga 1* till denna lagrådsremiss. Inom Infrastrukturdepartementet utarbetades under hösten 2021 promemorian Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg (I2021/02803). Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. I denna lagrådsremiss behandlas promemorians lagförslag.

### 4 Mottagning av avfall i hamn från fartyg i EU-rätten

#### 4.1 2000 års mottagningsdirektiv

Bestämmelser om hur avfall från fartyg ska hanteras i hamnar 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 ålägger medlemsstaterna att se till att det finns tillgång till adekvata mottagningsanordningar i 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.

#### 4.2 2000 års mottagningsdirektiv följdes inte tillräckligt bra

Kommissionen har gjort en översyn av 2000 års mottagningsdirektiv och konstaterat att det finns 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. No special fee-principen tillämpades olika, vilket gjorde att hamnar i vissa medlemsländer fick ta emot en omotiverat stor andel av avfallet. Den faktiska tillgången på mottagningsanordningar brast i många hamnar. Tillämpningen av direktivet i hamnar som i huvudsak ägnar sig åt fritidsbåtsverksamhet var också dålig. Förändringar i det internationella regelverket om förbud mot utsläpp från fartyg av olika typer av avfall gjorde att direktivet allteftersom stämde sämre och sämre överens med fartygens behov av att lämna mer avfall. 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 för miljön. Bland annat har den ökade förekomsten av plast och rester av fiskeredskap i unionens havsområden gjort att det finns ett ökat behov av avlämning och mottagning av sådant avfall i hamnarna.

### 4.3 Ett reviderat mottagningsdirektiv innebär fler avfallskategorier och ökar kraven på kontroll och rapportering

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 1* till denna lagrådsremiss.

Det nya direktivet har i huvudsak samma innehåll som det gamla direktivet, 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. En jämförelse med innehållet i det gamla direktivet, se avsnitt 4.1, visar att skillnaderna i sak emellertid är ganska små.

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 tillgången till och användningen av adekvata mottagningsanordningar i hamn och avlämningen av avfall till dessa anordningar förbättras.

Direktivet gäller alla havsgående 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 och som huvudsakligen utformats så att det blir möjligt att ta emot fartyg.

Medlemsstaterna ska säkerställa att det finns tillgång till mottagningsanordningar i hamn som är adekvata för att tillgodose behoven av avfallsräddning 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. Avfallshanteringsplanerna ska godkännas av medlemsstaten. Information om planerna 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 om att upprätta planer, om hamnarnas mottagningsanordningar är integrerade i det avfallshanteringsystem som förvaltas av kommunen.

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. Direktivet innebär att ytterligare avfallstyper, däribland passivt uppfiskat avfall och rester från avgasrening, omfattas av direktivet och därmed av till exempel kravet att lämnas i en mottagningsanordning i hamn.

Operatören för mottagningsanordningen ska lämna kvitto på lämnat avfall till befälhavaren. Kravet att lämna kvitto gäller inte för små hamnar som har obemannade mottagningsanordningar eller som är avlägset belägna, förutsatt att medlemsstaten har anmält vilka dessa hamnar är i unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten, det s.k. SafeSeaNet som upprättades genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG.

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 detaljerade bestämmelser om hur avgiften ska utformas. I korthet ska avgiften i huvudsak vara generell och indirekt, dvs. inte baseras på vilket avfall som lämnas, men i vissa fall får avgiften täcka hela eller delar av den direkta kostnaden för mottagningen. 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.

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.

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.

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 tog den 26 juli 2021 emot en formell underrättelse om för sent genomförande av direktivet. Regeringen besvarade den formella underrättelsen den 23 september 2021. Europeiska kommissionen beslutade därefter om ett

motiverat yttrande mot Sverige. Regeringen besvarade det motiverade yttrandet den 6 juni 2022.

## 5 Förslag till lagändringar för att genomföra direktivet

### 5.1 Plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg (avfallshanteringsplan)

#### 5.1.1 Avfallshanteringsplanen ska vara godkänd

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att inneha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg, om vad som krävs för att avfallshanteringsplanen ska godkännas och om förfarandet för godkännandet.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås inte något bemyndigande att meddela föreskrifter om vad som krävs för att avfallshanteringsplanen ska godkännas eller om förfarandet för godkännandet.

**Remissinstanserna:** *Länsstyrelsen i Skåne län, Svenska båtunionen, Sveriges hamnar och Örnsköldsviks kommun* tillstyrker att avfallshanteringsplanen ska vara godkänd. *Norrköpings kommun* anser att kravet att ha en godkänd avfallshanteringsplan inte bör gälla de mindre fritisbåtshamnarna. *Göteborgs kommun, Kungsbacka kommun* och *Örnsköldsviks kommun* anser att det bör förtydligas vad avfallshanteringsplanen ska innehålla för att bli godkänd. *Falkenbergs kommun, Helsingborgs kommun, Malmö kommun* och *Sundsvalls kommun* efterfrågar vägledning i frågan om vad planen ska innehålla. *Malmö kommun* anser därvid att ett krav för att få planen godkänd är att planen inte strider mot den kommunala kretsloppsprincipen. *Stockholms kommun* anser att det behöver tydliggöras hur kommunerna ska hantera och godkänna planerna och undrar också vad ett godkännande innebär.

*Avfall Sverige, Falkenbergs kommun, Göteborgs kommun, Havsmiljöinstitutet, Helsingborgs kommun, Sundsvalls kommun, Svenska båtunionen, Sweboat* och *Örnsköldsviks kommun* anser att det är otydligt vilka hamnar som över huvud taget omfattas av kraven. *Kungsbacka kommun* efterfrågar en nedre gräns för vilka hamnar som ska omfattas.

*Avfall Sverige* och *Länsstyrelsen i Skåne län* anser att innan en avfallshanteringsplan godkänns ska samråd ske med den kommun eller annan myndighet som har det operativa tillsynsansvaret över verksamheten enligt miljöbalken. *Avfall Sverige* anser att samråd även ska hållas med den kommun som ansvarar för bortforslingen av avfallet.

## Skälen för regeringens förslag

### *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. I artikeln och bilaga I till direktivet anges närmare vilka krav som ställs på planen och dess innehåll. Planen ska exempelvis enligt direktivet 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. Enligt artikel 5.4 ska medlemsstaterna godkänna planen.

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. Bemyndigandet bör förtydligas så att föreskrifterna även får omfatta ett krav på att inneha en plan och att planen ska vara godkänd. Flera remissinstanser efterfrågar förtydliganden om processen för att godkänna avfallshanteringsplanen. Till skillnad mot förslaget i promemorian anser regeringen att det bör införas ett särskilt föreskriftsbemyndigande om vad som krävs för att en plan ska kunna godkännas och om förfarandet för godkännandet, exempelvis krav på ansökan. Bemyndigandet möjliggör därmed ett genomförande av direktivets reglering av vad planen ska innehålla. Stöd för hur godkännandet ska gå till och hur innehållet i planerna ska utformas i detalj kan vidare ges genom den tillsynsvägledning som Transportstyrelsen föreslås vara skyldig att ge enligt förslaget i promemorian, se avsnitt 5.4.3.

Med anledning av *Stockholms kommuns* fråga vad ett godkännande innebär, ska nämnas att den som inte har en godkänd avfallshanteringsplan om det krävs för den verksamhet som bedrivs, ska påföras en sanktionsavgift. Vidare kan en avsaknad av en plan medföra ett föreläggande från tillsynsmyndigheten att vidta åtgärder så att en plan upprättas. Den som inte följer föreläggandet kan t.ex. åläggas att betala vite. I förlängningen, om den verksamhetsansvarige inte följer ett föreläggande, kan verksamheten åläggas att upphöra till dess planen är godkänd.

Med anledning av vad *Norrköpings kommun* anför ska nämnas att direktivet medger att små, icke-kommersiella hamnar som kännetecknas av sällsynt eller lite trafik bestående enbart av fritidsbåtar får undantas från kravet att ha en godkänd avfallshanteringsplan. Regeringen avser att återkomma till frågan i förordning.

I avsnitt 5.4.3 föreslås vem som ska pröva frågor om att godkänna hamnars avfallshanteringsplaner.

### *Samråd före ett godkännande ska inte vara obligatoriskt*

*Avfall Sverige* och *Länsstyrelsen i Skåne* anser att det inför en prövning av en avfallshanteringsplan bör krävas samråd med den som utövar den operativa tillsynen över den aktuella verksamheten enligt miljöbalken, och med den kommun som ansvarar för att transportera bort avfallet enligt den allmänna avfallsregleringen. Regeringen håller med om att ett samråd i en



sådan situation ofta kan tillföra ärendet viktiga uppgifter. Ett obligatoriskt samråd innebär emellertid att handläggningen förlängs. Effekterna på de berörda myndigheternas resurser och på handläggningen av ärendena av ett obligatoriskt samråd är inte utredda. Regeringen saknar därför tillräckligt underlag för att i detta lagstiftningsärende införa ytterligare krav på samråd. Inget hindrar emellertid de ansvariga myndigheterna från att, när de finner det nödvändigt, frivilligt inhämta synpunkter från andra berörda myndigheter. Enligt myndighetsförordningen (2007:515) finns också en skyldighet för alla myndigheter att verka för att genom samarbete med myndigheter och andra ta till vara de fördelar som kan vinnas för enskilda samt för staten som helhet. Beslut som rör mottagning och hantering av avfall från fartyg i en hamn bör så långt det är möjligt utformas så att hamnens fortsatta hantering av avfallet i enlighet med annan miljö- och avfallslagstiftning och med kommunala krav på avfallshanteringen underlättas.

### *Begreppet hamn*

I promemorian föreslås det att begreppet hamn ska förtydligas i förordning. Ingen remissinstans ifrågasätter valet av föreskriftsnivå, men många remissinstanser anser att den i promemorian föreslagna regleringen av begreppet fritidsbåtshamn inte är tydlig nog för att klargöra vilka sådana hamnar som omfattas av kraven. Regeringen avser att återkomma till frågan i förordning.

## 5.1.2 Begreppet avfall

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

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Avfall Sverige* tillstyrker förslaget. *Förvaltningsrätten i Linköping* efterfrågar en definition av begreppet avfall. *Havsmiljöinstitutet*, *Föreningen Svensk sjöfart* och *Transportstyrelsen* efterfrågar en definition av begreppet avfall från fartyg. *Malmö kommun* undrar om avfall från skrovrengöring utgör avfall från drift av fartyg.

### **Skälen för regeringens förslag**

*Avfall från fartyg ska betraktas som avfall enligt miljöbalken*

Enligt artikel 2 andra stycket i direktivet ska avfall från fartyg betraktas som avfall i den mening som avses i artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv. Artikel 3.1 i det sistnämnda direktivet innehåller 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 andra stycket föras in i LÅFF.

### *Begreppen avfall och avfall från fartyg bör inte definieras i lag*

Direktivet reglerar en skyldighet för fartyg att avlämna avfall från fartyg i hamn, och för hamnar att ta emot avfallet på ett visst sätt. Med avfall från fartyg avses enligt artikel 2.3 i direktivet 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 den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpolkonventionen), samt passivt uppfiskat avfall. Direktivet omfattar alltså för det första inte allt avfall. För att omfattas måste avfallet (förutom passivt uppfiskat avfall) på något sätt uppstå under fartygets drift, lastning, lossning eller rengöring. Detta avfall måste vidare omfattas av de nämnda bilagorna i Marpolkonventionen, dvs. utgöra oljerester (bilaga I), rester av kemikalier i bulk (bilaga II), toalettavfall (bilaga IV), sopor (bilaga V) eller rester från luftföroreningar (bilaga VI). Med passivt uppfiskat avfall avses avfall som samlas i nät under fiskeinsatser. Det passivt uppfiskade avfallet kan alltså utgöras av alla typer av avfall men torde i allt väsentligt utgöras av sopor, dvs. avfall som omfattas av bilaga V. Skyldigheten för fartyg att lämna avfall i hamn omfattar enligt artikel 7.1 endast sådant avfall som det är förbjudet enligt Marpolkonventionen att släppa ut, vilket i sin tur medför att en hamn endast är skyldig att ta emot sådant avfall. Marpolkonventionen medger till exempel att en andel av vissa skadliga ämnen får släppas ut. Det är endast 3 kap. LÅFF som innehåller skyldigheter som uttryckligen använder begreppet avfall. Övriga delar av LÅFF handlar om förbud mot utsläpp av skadliga ämnen, ett begrepp som inte är synonymt med begreppet avfall. Det är därför inte lämpligt att föra in det allmänna begreppet avfall, till exempel som det definieras i miljöbalken, i LÅFF, eftersom det inte skulle kunna tillämpas utan att en rad undantag från begreppet också måste införas, vilket skulle kräva ytterligare omarbetningar av LÅFF som inte framstår som proportionerliga i detta lagstiftningsärendet. Ett införande av en definition av begreppet skulle också kunna riskera att ge felaktiga uppfattningar om skyldigheterna i LÅFF. Regleringen i LÅFF som avser avlämnande och mottagande av avfall från fartyg har funnits länge, och det har inte heller tidigare visat sig finnas något behov av en definition av begreppet avfall.

Däremot skulle en förklaring av begreppet avfall från fartyg kunna fylla en viss funktion i de delar av LÅFF som genomför direktivet. Frågan är emellertid om det är lämpligt att föra in en definition i lag, eller om det är lämpligare att välja en annan föreskriftsnivå. Definitionen i artikel 2.3 av avfall från fartyg innehåller bland annat en hänvisning till Marpolkonventionen. Marpolkonventionen definieras i sin tur i artikel 2.2 som den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, i dess uppdaterade version. Hänvisningen till Marpolkonventionen är alltså dynamisk, dvs. varje kommande ändring av de delar av konventionen som det hänvisas till kommer automatiskt att innebära att direktivets definition av avfall från fartyg ändras automatiskt utan att något ytterligare beslut fattas om att ändra direktivet. Definitionen styr till exempel omfattningen av skyldigheter för fartygsägare, befälhavare och innehavare av mottagningsanordningar. Detta är skyldigheter som föreslås kunna föranleda sanktionsavgift om skyldigheterna inte uppfylls (se

avsnitt 5.6). Ett införande av definitionen i svensk rätt torde därför kräva att hänvisningen till Marpolkonventionen görs statisk, dvs. att den hänvisar till konventionen i den lydelse som gäller vid till exempel ikraftträdandet av den författningsändring som definitionen förs in i. Ett införande av definitionen i lag skulle kunna innebära svårigheter att ändra definitionen i tid, om det görs ändringar i konventionen. Det är därför inte lämpligt att definitionen förs in i LÅFF. Däremot kan det inte uteslutas att det kan finnas anledning att föra in begreppet i förordning som en verkställighetsföreskrift. En förordningsreglering medför att den svenska regleringen lättare kan anpassas i tid till eventuella framtida ändringar av berörda bilagor till konventionen. Regeringen avser att återkomma i frågan vid framtagandet av de förordningsändringar som också krävs för att genomföra direktivet.

Med anledning av *Malmö kommuns* fråga om huruvida avfall från skrovrengöring utgör avfall från fartyg, ska nämnas att det krävs att avfallet omfattas av någon av bilagorna I, II, VI, VI eller VI i Marpolkonventionen för att det ska vara fråga om avfall från fartyg i direktivets mening. Avfall från skrovrengöring omfattas inte av någon av dessa bilagor.

### 5.1.3 Skyldighet att informera om innehållet i avfallshanteringsplanen

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att informera om innehållet i avfallshanteringsplanen och rapportera uppgifter från planen.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kungsbacka kommun* efterfrågar enhetliga regler så att rapporteringen kan göras effektiv. Även *Stockholms kommun* och *Sveriges hamnar* påpekar att administrationen kring information och rapportering inte får bli för betungande. *Malmö kommun* anser att det bör vara tillräckligt att avfallshanteringsplanen görs tillgänglig på hamnarnas webbplats. *Örnsköldsviks kommun* anser att kravet att lämna information om innehållet i avfallshanteringsplanen skulle kunna riktas mot ansvariga för respektive hamn.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 5.2 ska medlemsstaterna säkerställa att i artikeln angivna uppgifter från avfallshanteringsplanerna meddelas fartygsoperatörerna och görs offentligt tillgängliga. Uppgifterna från planerna ska enligt artikel 13.3 också göras tillgängliga i unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten, det s.k. SafeSeaNet.

Direktivet anger inte vem som ska uppfylla informations- och rapporteringskraven. I normalfallet bör det dock vara den verksamhetsutövare som tar emot avfall från fartyg och som därmed har upprättat en avfallshanteringsplan som är bäst lämpad att meddela fartygsoperatörerna uppgifter från planen, liksom att offentliggöra uppgifter från planen. Uppgiften att föra in uppgifterna från planen i SafeSeaNet bör däremot som utgångspunkt hanteras av en myndighet, även om det inte kan uteslutas att uppgiften kan lämpa sig bättre för de

enskilda verksamhetsutövarna eller kommunerna (se avsnitt 5.1.1). I enlighet med förslaget i promemorian bör det därför lämnas till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldigheten att informera om innehållet i planen och att rapportera uppgifter från planen. Den som meddelar föreskrifterna får då avgöra vem som ska åläggas skyldigheterna.

Det ska noteras att artikel 5.5 innebär att det under vissa förutsättningar får göras undantag för fritidsbåtshamnar från exempelvis skyldigheten att rapportera information från avfallshanteringsplanerna i SafeSeaNet. Det kan enligt regeringen också ifrågasättas om det finns något behov när det gäller den typen av hamnar att göra sådan rapportering. Regeringen förutsätter att de rapporteringsåligganden som införs med stöd av bemyndigandet begränsas så långt det är möjligt och lämpligt utifrån de behov som finns av informationen.

På vilket sätt innehållet i planerna ska meddelas till exempel fartygsoperatörerna anges inte i direktivet. Detta får hanteras i de föreskrifter som får meddelas med stöd av det föreslagna bemyndigandet. Så långt det är möjligt bör det lämnas till hamnarna att avgöra hur information från planerna ska meddelas dem som berörs. Det ska naturligtvis också eftersträvas att rapporteringen görs så effektiv som möjligt för att minimera den tillkommande administrationen för de berörda.

## 5.2 Lämning, mottagning och hantering av avfall i hamn

### 5.2.1 Säkerställande av att mottagningsanordningarna är användarvänliga och miljömässigt hållbara

**Regeringens förslag:** Den som svarar för mottagningsanordningar ska se till att dessa drivs så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakar onödig försening och att anordningarna möjliggör hantering av avfall från fartyg på ett miljömässigt hållbart sätt.

**Promemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian förslås inte att anordningarna ska möjliggöra hantering av avfall från fartyg på ett miljömässigt hållbart sätt.

**Remissinstanserna:** *Föreningen Svensk sjöfart* och *Helsingborgs kommun* tillstyrker förslaget. *Havsmiljöinstitutet* anser att mottagningsanordningarna ska möjliggöra hantering av avfall från fartyg på ett miljömässigt hållbart sätt. *Föreningen Svensk sjöfart* pekar också på vikten av att anordningarna är anpassade till de behov som fartygen har och de olika regelverk som fartygen omfattas av. *Naturvårdsverket* anser att det bör införas krav på hamnarna att ha separat insamling av avfallet. *Norrköpings kommun* anser att ansvaret för hantering och sortering av avfallet helt bör vara avfallslämnarens, inte hamnens.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 4.1 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, 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. I likhet med bedömningen i promemorian anser regeringen att paragrafen inte är tillräcklig för att möjliggöra ett genomförande av de aktuella artiklarna. Paragrafen bör därför ändras så att mottagningsanordningarna även ska drivas så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening. Därutöver bör, som *Havsmiljöinstitutet* efterfrågar, kravet i artikel 4.2 d att mottagningsanordningarna ska möjliggöra hantering av avfall från fartyg på ett miljömässigt hållbart sätt föras in i paragrafen. Närmare föreskrifter om hur kraven i 3 kap. 7 § LÅFF ska uppfyllas kan meddelas i verkställighetsföreskrifter. Det nuvarande bemyndigandet i paragrafen bör därför tas bort.

Med anledning av *Naturvårdsverkets* och *Norrköpings kommuns* synpunkter ska nämnas att enligt artikel 4.2 andra stycket ska separat insamling av avfall från fartyg säkerställas i enlighet med unionsrättsens miljö- och avfallsreglering i övrigt. Direktivet kräver alltså inte att avfall från fartyg ska hanteras separat i hamn utöver det som följer av EU-regleringen i övrigt. I promemorian föreslås därför att det i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (förkortad FÅFF) ska hänvisas till avfallsförordningens (2020:614) bestämmelser om krav på separat insamling av avfall. Något beredningsunderlag för att införa ytterligare krav på separat insamling finns inte. Det skulle dessutom gå utöver direktivets krav och i så fall kräva särskilda överväganden. När det gäller ansvarsfördelningen för hanteringen av avfall från fartyg konstaterar regeringen att såväl rederier som hamnar enligt direktivet har ansvar för hantering av avfallet i de olika skedena. Förslagen i denna lagrådsremiss avser att möjliggöra ett genomförande av direktivets innehåll med den ansvarsfördelning som finns i direktivet. Vid utformningen av de föreskrifter som får meddelas med stöd av nuvarande och föreslagna nya bemyndiganden ska naturligtvis direktivets innehåll beaktas fullt ut.

### 5.2.2 Förhandsanmälan ska sparas ombord

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att ombord på fartyget spara de anmälningar som gjorts om vilket avfall som ska lämnas.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inte några synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** I artikel 6.1 och 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 SafeSeaNet. Föreskrifter om sådan förhandsanmälan kan meddelas med stöd av det befintliga bemyndigandet i 3 kap. 8 § 2 LÅFF.

I artikel 6.3 anges det 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. En komplettering av bemyndigandet i 3 kap. 8 § LÅFF bör därför göras för att möjliggöra detta. I föreskrifterna kan det då t.ex. anges att uppgifterna ska eller får finnas ombord i elektronisk form.

### 5.2.3 Kvitto på mottaget avfall från fartyg ska lämnas och kvittouppgifterna ska rapporteras och sparas

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna kvitto på mottaget avfall och om skyldighet att rapportera kvittouppgifterna och spara dem ombord.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Föreningen Svensk sjöfart* tillstyrker förslaget. *Avfall Sverige* anser att kvitto på lämnat avfall inte ska behöva lämnas till fritidsbåtar. *Svenska båtunionen* avstyrker förslaget att kvitto ska lämnas och avstyrker även det sätt på vilket undantag från kvittoskyldigheten ska utformas. *Sveriges fiskares producentorganisation* och *Swedish Pelagic Federation* avstyrker förslaget att uppgifter från kvittot ska rapporteras och sparas ombord. *Kungsbacka kommun* och *Örnsköldsviks kommun* anser att små hamnar med obemannade mottagningsanordningar inte ska behöva lämna kvitto. *Göteborgs kommun*, *Föreningen Svensk sjöfart*, *Luleå hamn* och *Sveriges hamnar* anser att kvittohanteringen ska kunna ske digitalt. *Norrköpings kommun* anser att kvittot ska baseras på uppgifter som lämnas av den som har lämnat avfallet i hamn.

**Skälen för regeringens förslag:** 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 artikel 7.2 andra stycket 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 SafeSeaNet.

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 SafeSeaNet. 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.

Någon skyldighet att lämna avfallsavlämningskvitto, registrera uppgifter från kvittot eller spara kvittot finns inte i dag i svensk rätt. Kravet och undantagen bör möjliggöras genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter. Nya bemyndiganden behövs därför. Med anledning av vad *Norrköpings kommun* anför kan det nämnas att såväl den som avser att lämna avfall som den som tar emot avfallet enligt direktivet har en skyldighet att sanningsenligt fylla i formulär för förhandsanmälan respektive kvitto för mottaget avfall. Någon möjlighet för hamnen att enbart utgå från de uppgifter som avfallslämnaren har lämnat i sin förhandsanmälan finns alltså inte.

Det får förutsättas att den som meddelar föreskrifter utnyttjar direktivets möjligheter till undantag så långt det är möjligt. Till exempel torde behovet att utfärda kvitto till fritidsbåtar vara begränsat. En förutsättning för att en hamn ska få undantas från skyldigheten att lämna kvitto är att undantaget anmäls i SafeSeaNet. Detta kräver, som *Svenska båtunionen* också påpekar, att varje enskild hamn identifieras. Båtunionen avstyrker därför ett sådant undantagsförfarande och efterfrågar i stället en mer generell möjlighet att undanta fritidsbåtshamnar från kvittoskyldigheten. Regeringen inser att det inledningsvis kan bli svårt att identifiera alla hamnar som ska omfattas, och att det kan ta tid att avgöra i vilken mån undantag ska göras från exempelvis skyldigheten att lämna kvitto. Den närmare hanteringen av undantagen måste dock lämnas till den ansvariga myndigheten att hantera.

I vilken mån kvittot kan lämnas och sparas i digital form får avgöras i samband med meddelandet av föreskrifterna.

### 5.3 Avgift för att lämna avfall från fartyg i mottagningsanordning

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att ta ut avgift för mottagning av avfall från fartyg.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Göteborgs kommun, Helsingborgs kommun, Luleå hamn AB, Malmö kommun, Norrköpings kommun, Stockholms kommun* och *Sveriges hamnar* tillstyrker förslaget. *Avfall Sverige* tillstyrker förslaget men anser att passivt uppfiskat avfall i form av fiskeredskap ska få lämnas avgiftsfritt till en mottagningsanordning. *Havs- och vattenmyndigheten, Jordbruksverket, Sveriges fiskares producentorganisation* och *Håll Sverige Rent* anser att möjligheten att lämna passivt uppfiskat avfall inte får leda till att hamnavgifterna ökar. *Håll Sverige Rent* anser också att avgiftsberäkningarna behöver vara väl avvägda. *Skärgårdsredarna* anser att det totala avgiftsuttaget för mottagning av avfall inte får öka. *Havsmiljöinstitutet* anser att det bör preciseras i bemyndigandet hur avgifterna ska utformas. *Naturvårdsverket*

föreslår att hamnavgifterna ska differentieras utifrån om fartyget har separerat avfallet ombord eller inte.

**Skälen för regeringens förslag:** 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 hur avgiften ska utformas, vilket avfall som ska undantas från avgift, vilka fartyg som ska få rabatt på avgiften m.m. Därutöver finns det i bilaga IV till direktivet en uppräkningslista av vilka kostnader som ska beaktas när avgiften utformas. 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 reglerar hur en avgift för mottagning av avfall ska utformas. Paragraferna överensstämmer inte med direktivets krav och motsvarar inte heller den detaljerade reglering som finns i direktivet. Frågan är om regleringen fortsättningsvis huvudsakligen ska finnas i lag eller om det är lämpligare att reglera avgifterna på lägre föreskriftsnivå.

Ett genomförande av direktivets avgiftsreglering i dess helhet i LÅFF skulle medföra att lagens avgiftsreglering skulle bli mycket omfattande. Dessutom innebär strukturen på lagen att den närmare föreskriftsrätten regelmässigt delegeras till regering eller myndighet. I promemorian föreslås därför att bestämmelserna i 3 kap. 4 och 5 §§ LÅFF ska ersättas 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. Samtliga remissinstanser som uttalar sig om frågan tillstyrker förslaget, utom *Havsmiljöinstitutet*, som önskar att bemyndigandet mer konkret preciserar enligt vilka grundläggande principer avgifterna ska utformas.

Regeringen delar den bedömning som görs i promemorian att ett generellt bemyndigande bör ges till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift. Det bör alltså inte i lag anges vilka särskilda principer som ska följas vid avgiftssättningen. Det är svårt att ur direktivets omfattande reglering av avgiftssättningen ange någon eller några generella principer som kan läggas fast i lag utan att det ändå behöver göras undantag i föreskrifter på lägre nivå. De föreskrifter som får meddelas med stöd av ett bemyndigande bör omfatta allt som krävs enligt direktivets reglering om avgiftssättningen, dvs. även undantag och dispenser i enskilda fall. Med anledning av remissinstansernas önskemål om att föreskrifterna inte får leda till avgiftsökningar och om att ytterligare aspekter ska påverka utformningen av avgifterna, ska erinras om att föreskrifterna måste genomföra direktivets avgiftsmodell. Endast de faktorer som anges i direktivet får beaktas vid avgiftssättningen. I vilken mån föreskrifterna kan komma att medföra förändringar i avgiftsuttaget i förhållande till dagens nivå och andra följder av den ändrade avgiftsmodellen behandlas i avsnitt 7.5.



## 5.4 Godkännande av hamnars avfallshanteringsplaner och utövande av tillsyn

### 5.4.1 Direktivets krav och beslutande myndighet enligt gällande svensk rätt

Artikel 5.4 första stycket innebär att en hamns avfallshanteringsplan ska godkännas av medlemsstaterna. Enligt artikel 5.4 andra stycket ska medlemsstaterna övervaka hamnens genomförande av planen för mottagande och hantering av avfall. 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 gällande ordning är det Transportstyrelsen som godkänner avfallshanteringsplanen för handels- och industrihamnar och för varv för handelsfartyg (se 6 kap. 9 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd [2001:12] om mottagning av avfall från fartyg). Transportstyrelsen är vidare tillsynsmyndighet över att bestämmelserna om mottagning av avfall från fartyg följs, förutom i fråga om mottagnings- och behandlingsanordningar som uteslutande används av örlogsfartyg (se 6 kap. 5 a § LÅFF och 6 kap. 15 § FÅFF).

I avsnitt 5.1.1 föreslås att ett förtydligande görs i LÅFF så att det framgår att alla avfallshanteringsplaner ska vara godkända, oavsett om planen avser mottagningsanordningar som används av handelsfartyg eller fritidsfartyg. I promemorian föreslås inte någon ändring i fråga om den gällande uppgiften för Transportstyrelsen att godkänna avfallshanteringsplaner för mottagningsanordningar som används av handelsfartyg.

Det behöver däremot tas ställning till vilken myndighet som ska godkänna avfallshanteringsplaner för mottagningsanordningar i fritidsbåtshamnar, och som ska ha ansvaret för att utöva tillsyn över att sådana hamnar följer regelverket.

### 5.4.2 Stort antal fritidsbåtshamnar utspridda i hela Sverige

Antalet fritidsbåtshamnar i Sverige är stort men några säkra siffror om antalet finns inte. Det finns inget heltäckande register över fritidsbåtshamnarna. Det finns inte heller några andra samlade offentliga uppgifter om fritidsbåtshamnarna vare sig på nationell, regional eller lokal nivå. Det krävs inte något särskilt tillstånd för att bedriva fritidsbåtshamnverksamhet som gör att någon myndighet, region eller kommun har samlade uppgifter om alla hamnar.

Det har emellertid i olika sammanhang tidigare gjorts vissa försök att sammanställa uppgifter om de svenska fritidsbåtshamnarna. Baserat på dessa sammanställningar bedöms det i promemorian att det finns ungefär 2 000 fritidsbåtshamnar som utgör sådana hamnar som omfattas av kraven i direktivet. Den 22 december 2021, dvs. samma dag som promemorian remitterades, publicerade Havsmiljöinstitutet rapporten Eko Marina III, Inventering, kartläggning och miljömärkning av Sveriges

fritidsbåtshamnar (Havsmiljöinstitutets rapport nr 2021:6). I rapporten identifierar institutet drygt 2 600 fritidsbåtshamnar i Sverige. Inventeringen har dock inte enbart gjorts utifrån kraven i direktivet. Enligt den s.k. hamnkarta som Transportstyrelsen administrerar finns det ungefär 2 300 fritidsbåtshamnar (<https://hamnkartan.azurewebsites.net/>). Det är alltså fortfarande relativt osäkert hur många fritidsbåtshamnar det finns som omfattas av direktivet, men den uppskattning som görs i promemorian är troligtvis för låg.

Fritidsbåtshamnarna är utspridda över i princip hela landet. Havsmiljöinstitutets rapport visar att det finns fritidsbåtshamnar i samtliga Sveriges län och i 213 av de 290 svenska kommunerna. Fritidsbåtshamnar finns i 86 av de 87 kommuner som har kust mot havet och i 127 kommuner med kust endast mot en sjö eller något annat vattendrag.

### 5.4.3 Godkännande av fritidsbåtshamnars avfallshanteringsplaner och tillsyn över dessa hamnar ska vara en uppgift för kommunerna

**Regeringens förslag:** Kommunerna ska pröva frågor om att godkänna fritidsbåtshamnars planer för mottagning och hantering av avfall från fartyg och utöva tillsyn över dessa hamnar under förutsättning att verksamheten i huvudsak är avsedd för fritidsbåtar och att kommunen ska utöva tillsyn över hamnen enligt miljöbalken eller därtill hörande reglering.

Kommunens uppgifter ska utföras av den kommunala nämnd som ansvarar för miljö- och hälsoskyddsområdet, om inte kommunen beslutar annat.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag innebär att kommunen ska fatta beslut om att godkänna avfallshanteringsplaner och utöva tillsyn över alla fritidsbåtshamnar. I promemorian föreslås vidare inte någon reglering av att godkännandet av avfallshanteringsplanerna ska göras av en kommunal nämnd. I promemorian föreslås inte heller att det i lag ska anges vilken kommunal nämnd som ska ansvara för uppgifterna.

**Remissinstanserna:** En majoritet av de kommuner som har svarat, däribland *Göteborgs kommun*, *Helsingborgs kommun*, *Härnösands kommun*, *Hörs kommun*, *Jönköpings kommun*, *Kungsbacka kommun*, *Stockholms kommun* och *Örnsköldsviks kommun*, tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. Samma inställning har *Avfall Sverige*, *Havsmiljöinstitutet*, *Svenska båtunionen*, *Sveriges kommuner och regioner* och *Transportstyrelsen*. *Norrköpings kommun* tillstyrker förslaget att kommunerna ska utöva tillsyn.

*Malmö kommun* och *Umeå kommun* är kritiska till förslaget. Umeå kommun anser att endast den faktiska tillsynen bör ske av kommunerna. *Norrköpings kommun* avstyrker förslaget att kommunerna ska godkänna fritidsbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner.

Avfall Sverige, *Kungsbacka kommun* och *Malmö kommun* efterfrågar ett förtydligande av vad som gäller för kombinerade fritidsbåts- och

fiskehamnar. Göteborgs kommun anser att kommunerna bör ha ansvar för sådana kombinerade hamnar.

Helsingborgs kommun och *Sundsvalls kommun* anser att det bör övervägas att ange i lag vilken kommunal nämnd som ska ansvara för uppgifterna. Avfall Sverige avstyrker däremot att det i lag ska regleras hur kommunens tillsyn ska organiseras. Umeå kommun undrar hur ofta tillsyn ska ske.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Transportstyrelsens möjlighet att hålla kontinuerlig detaljkunskap om fritidsbåtshamnar är begränsad*

Transportstyrelsen har i dag ansvar för att utöva tillsyn över samtliga hamnar när det gäller frågor som rör mottagning av avfall från fartyg. Uppgiften omfattar alltså även fritidsbåtshamnar. Utöver detta tillsynsansvar har Transportstyrelsen relativt få uppgifter som rör hamnar. Myndigheten har uppgifter när det gäller hamnars och hamnanläggningars skyldigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, kompletterad av lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd, och enligt lagen (2006:1209) om hamnskydd och förordningen (2006:1213) om hamnskydd. Dessa regelverk omfattar ett begränsat antal framför allt handels- och industrihamnar.

Myndighetens möjlighet att upprätthålla kontinuerlig detaljkunskap om hamnar och deras verksamhet generellt är i dag alltså relativt begränsad. Detta gäller särskilt fritidsbåtshamnar. Fritidsbåtshamnar omfattas exempelvis inte av regelverken om sjöfartsskydd eller hamnskydd. Eftersom det inte finns något krav i dag att Transportstyrelsen ska godkänna en fritidsbåtshamns avfallshanteringsplan, har myndigheten hitintills mycket sällan haft direktkontakt med fritidsbåtshamnarna och deras verksamhet, förutom i mer övergripande former eller i något enstaka fall t.ex. när en företrädare för en sådan hamn efterfrågar information om vilka krav som gäller för mottagning och hantering av avfall. Den tillsyn som sker görs i princip utslutande genom dokumentationskontroll av de hamnar som myndigheten har råkat få kännedom om eller av andra skäl haft anledning att granska. Faktisk tillsyn på plats i fritidsbåtshamnen förekommer i princip inte. Förslaget i avsnitt 5.1.1 innebär att avfallshanteringsplaner för fritidsbåtshamnar i fortsättningen ska godkännas. Ett aktivt godkännande av planerna kräver kunskap om de enskilda fritidsbåtshamnarna hos den godkännande myndigheten. Någon sådan kunskap om alla hamnar finns inte hos Transportstyrelsen i dag. Det kan vidare inte utslutas att det nya direktivet kräver att tillsynen över fritidsbåtshamnarna behöver ökas jämfört med i dag. De ökade kraven på kontroll av fritidsbåtshamnarna skulle således kräva mer expertis hos Transportstyrelsen och relativt stora organisationsförändringar eftersom det praktiska arbetet i stora delar behöver göras lokalt, vilket innebär att myndigheten antingen måste upprätta lokalkontor eller göra tillsynsresor över hela landet, vilket innebär krav på ökade resurser för att klara av uppgifterna.

### *Kommunerna har viss kunskap om fritidsbåtshamnar och deras verksamhet*

Alla hamnar omfattas på något sätt av den generella miljöregleringen i miljöbalken och därtill anslutande regelverk. All hamnverksamhet utgör till exempel typiskt sett en sådan miljöfarlig verksamhet som avses i 9 kap. 1 § miljöbalken. Kommunerna utövar i dag operativ tillsyn över avfallshanteringen i hamnar, jämför 15 och 26 kap. miljöbalken. Det finns alltså redan i dag inom kommunerna en kompetens och en organisation för frågor som rör miljöskydd och avfallshantering i hamnar, även om denna inte i första hand avser just mottagningen av avfall från fartyg utan hur hamnar generellt hanterar det avfall som genereras i verksamheten. När det gäller fritidsbåtshamnar omfattas det avfall som de hamnarna normalt i första hand hanterar (sopor och toalettavfall) som utgångspunkt av det kommunala renhållningsansvaret redan i dag. Även plan- och bygglagstiftningen innebär i många fall att kommunerna har kännedom om hamnar och brygganläggningar inom kommunen. I många fall finns alltså redan en upparbetad kontaktväg mellan hamnarna och kommunerna när det gäller miljöfrågor. Många av de kommuner som har svarat på remissen bekräftar dessa förhållanden, men det framkommer också att kännedomen om fritidsbåtshamnarna varierar kraftigt från kommun till kommun. Flera kommuner uppger att de förvisso utövar tillsyn över hamnarnas tillämpning av miljöregleringen, men att kommunernas kännedom om vilka hamnar som finns inom kommunen ändå är bristfällig.

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

Eftersom Transportstyrelsens kunskap om fritidsbåtshamnar är begränsad och kommunerna redan utövar tillsyn över hamnarnas avfallshantering enligt den allmänna miljöregleringen föreslås det i promemorian att kommunerna ska ta över ansvaret att godkänna fritidsbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner och utöva tillsyn över fritidsbåtshamnarna. Den övervägande andelen av de kommuner som har besvarat remissen och *Sveriges kommuner och regioner* tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. Remissinstanserna pekar till exempel på det faktum att kommunen redan har tillsynsuppgifter enligt avfallslagstiftningen, att den tillkommande tillsynen av hamnens mottagningsanordningar kan samordnas med den befintliga avfallstillsynen och att kommunerna föreslås få ta ut en avgift för att täcka kostnaderna för sina uppgifter. Endast *Malmö kommun*, *Norrköpings kommun* och *Umeå kommun* framför invändningar mot att kommunerna ska få dessa uppgifter. De menar i huvudsak att om kommunerna ska utöva tillsyn kommer det att leda till oönskade skillnader i tillämpningen av regelverket runtom i landet.

Regeringen delar den bedömning som görs i promemorian. För att underlätta en fritidsbåtshamnens hantering av avfallet från det att det lämnas in av en fritidsbåt till dess att avfallet till exempel förs vidare från hamnen är det lämpligt att samma offentliga aktör ansvarar för nödvändiga beslut och tillsyn i frågor som rör avfallshanteringen. Den kompetens och kunskap som redan finns hos kommunerna genom rollen som tillsynsmyndighet för den allmänna miljö- och avfallsregleringen är användbar även för de uppgifter som ska utföras enligt regleringen om mottagning av avfall från fartyg i hamn. De anläggningar som ska finnas

för mottagning av avfall från fartyg används också normalt för vidare hantering av avfallet enligt den allmänna avfallsregleringen. Även om beslut och tillsyn ska ske utifrån de respektive regelverkens perspektiv är de faktiska omständigheterna i hamnen desamma, vilket bör underlätta uppgiften för kommunen.

Om kommunerna åläggs uppgiften innebär det att dessa behöver öka sin kompetens och kanske förändra sin organisation för att tillgodogöra sig lagstiftningen om mottagning av avfall från fartyg. Detta kan tillsammans med själva utövandet av de föreslagna uppgifterna vara ingripande för framför allt små kommuner. Möjligheten att upprätta kommunalförbund eller ingå avtal om att kommunens tillsynsuppgifter ska utföras av en annan kommun (se 3 kap. 8 § respektive 9 kap. 37 § kommunallagen [2017:725]) kan underlätta uppgiften.

Om tillsynen av fritidsbåtshamnarna samordnas med den operativa tillsynen enligt miljöbalken och avfallsregleringen, bör den sammantagna kostnaden för både samhället och hamnarna bli lägst om tillsynen utövas av den kommun som redan utför tillsyn över hamnverksamheten enligt miljöbalken och avfallsregleringen. Om uppgifterna kan samordnas på det sättet behöver hamnarna t.ex. bara ta emot ett tillsynsbesök som rör avfallshanteringen, vilket bör underlätta för hamnen. Hamnen får då också endast en kontaktväg till det offentliga när det gäller frågor om avfallshantering, något som är angeläget för att minimera skyldigheterna för exempelvis ideella föreningar som driver fritidsbåtshamnverksamhet. Kontrollen av fritidsbåtshamnars skyldigheter om mottagning av avfall från fartyg bör alltså som föreslås i promemorian vara en uppgift för kommunerna.

Umeå kommuns fråga om hur ofta tillsyn ska ske behandlas i författningskommentaren.

#### *Närmare om hur kommunens ansvar ska regleras*

I promemorian föreslås att det ska anges i lag att tillsynsuppgiften ska utövas av en eller flera nämnder. *Avfall Sverige* avstyrker att det i lag ska regleras hur kommunens tillsyn ska organiseras. *Helsingborgs kommun* och *Sundsvalls kommun* anser tvärtom att det bör anges i lag mer konkret vilken kommunal nämnd som ska ansvara för uppgifterna. Enligt dessa kommuner kan t.ex. ett beslut om att peka ut ansvarig nämnd ta lång tid att fatta, varför ett utpekande i lag av ansvarig nämnd skulle underlätta för kommunerna.

Regeringen konstaterar att den gängse modellen när det gäller en kommuns organisation är att kommunfullmäktige i varje kommun pekar ut de nämnder som ska ges olika uppgifter. Då bibehåller kommunerna sin organisatoriska frihet. I detta fall är det fråga om nya uppgifter för kommunerna och det är angeläget att de kan börja utföras redan den dag lagen träder i kraft, se avsnitt 5.9. Det kan i ett sådant fall vara lämpligt att ange vilken nämnd som ska utföra uppgiften, jämför prop. 2019/20:172 s. 23. Kommunfullmäktige behöver då inte ändra i nämndreglementena eller vidta andra åtgärder för att en viss nämnd ska få ansvaret för uppgiften. I likhet med vad Helsingborgs kommun föreslår anser regeringen att det är den kommunala nämnd som ansvarar för miljö- och hälsoskyddsområdet som bör utföra kommunens uppgifter. Eftersom

de lagändringar som föreslås i denna lagrådsremiss föreslås träda i kraft kort tid efter att riksdagen antagit lagen anser regeringen att det är ett proportionerligt ingrepp i den kommunala självstyrelsen att i lagen ange vilken nämnd som har i uppgift att utföra uppgifterna. För att minska ingreppet i den kommunala självstyrelsen bör det emellertid finnas en möjlighet för en kommun att besluta att uppgifterna ska utföras av någon annan nämnd än den som anges i lagen.

#### *Närmare om gränserna för kommunens ansvar*

*Avfall Sverige, Kungsbacka kommun och Malmö kommun* efterfrågar ett förtydligande av gränserna för kommunens ansvar när det gäller till exempel verksamhet som är inriktad på både fritidsbåtar och exempelvis handelsfartyg. Det förekommer också att fiskefartyg använder en hamn som i övrigt endast har verksamhet för fritidsbåtar. *Avfall Sverige* föreslår att omfattningen av kommunens tillsynsansvar för hamnar enligt miljöbalken skulle kunna användas för att avgränsa kommunens ansvar i detta lagstiftningsärende.

Skyldigheten att ha en mottagningsanordning är knuten till vilken typ av avfall från fartyg som ska tas emot, se 3 kap. 1–3 §§ LÅFF och 3 kap. 1–5 §§ FÅFF. I dessa paragrafer och i föreskrifter som får meddelas med stöd av paragraferna anges vem som ansvarar för att ha en avfallshanteringsplan för mottagningsanordningen. Regleringen innebär i princip att det är avfallstypen och i viss mån vilken typ av fartyg som normalt anlöper hamnen som styr vilka mottagningsanordningar som ska finnas, hur de ska se ut och vem som ansvarar för dem. Detta innebär att det oftast inte finns några oklarheter när det gäller hurvida mottagningsanordningen och avfallshanteringsplanen avser att tillgodose handelsfartyg, fiskefartyg eller fritidsfartyg. Det kan emellertid inte uteslutas att en fritidsbåtshamn används av någon enstaka fiskebåt eller till och med ett handelsfartyg, även om det är relativt ovanligt. Utgångspunkten bör därför vara att kommunens ansvar bara ska gälla för hamnverksamhet som i huvudsak är avsedd för fritidsbåtar. Skulle det i en fritidsbåtshamn finnas någon enstaka fiskebåt eller något enstaka mindre handelsfartyg som använder samma mottagningsanordningar som fritidsbåtarna, bör ansvaret fortfarande vara kommunens. En sådan situation bör dock vara relativt ovanlig eftersom karaktären och mängden av avfall från i alla fall ett handelsfartyg normalt avviker från avfallet från fritidsbåtar, även om det är ett stort antal fritidsbåtar som använder hamnen.

Ytterligare en avgränsning av kommunens ansvar bör göras. Enligt miljöbalken och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen utövar kommunen tillsyn över hamnar som inte är tillståndspliktiga enligt miljöbalken, medan länsstyrelsen utövar tillsyn över hamnar som är tillståndspliktiga (se 26 kap. 3 § miljöbalken, 24 kap. 2 § miljöprövningsförordningen [2013:251] och 2 kap. 31 § miljötillsynsförordningen [2011:13]). En hamn där trafik medges för fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1 350 är tillståndspliktig, oavsett vilken typ av hamn det är fråga om. Eftersom fritidsbåtar inte är av den storleken innebär det att en kommun enligt miljöbalken utövar tillsyn över fritidsbåtshamnar. Men det innebär också att kommunen inte ska utöva tillsyn över till exempel

hamnar där det finns många fritidsbåtar men där samtidigt trafik med fartyg med en bruttodräktighet över 1 350 är tillåten. Ett av skälen för att kommunen föreslås få ansvar för att godkänna avfallshanteringsplaner för fritidsbåtshamnar och att utöva tillsyn över dessa hamnar enligt LÅFF är att kommunen redan ska utöva tillsyn över dessa hamnar enligt miljöbalken, och att det således uppstår en samordningsvinst för det allmänna om tillsynen enligt de båda regelverken utövas av samma myndighet. I en hamn som i exemplet ovan med ett stort antal fritidsbåtar men också ett eller flera större fartyg ska kommunen emellertid inte utöva någon tillsyn. Sannolikt finns det ganska få av den typen av blandad hamn. Till exempel tar inte någon av kommunerna som besvarat remissen upp denna situation. Det är ändå lämpligt, som Avfall Sverige också föreslår, att tydliggöra att i ett sådant fall bör kommunen inte heller ha något ansvar enligt förslaget i denna lagrådsremiss, även om hamnen i huvudsak är avsedd för fritidsbåtar.

Slutligen efterfrågar flera kommuner ett förtydligande av vad som utgör en hamn. I avsnitt 5.1.1 anges att regeringen avser att komma tillbaka till frågan om en eventuell hamndefinition i förordning.

#### *Tillsynsvägledning*

Även om uppgiften att godkänna avfallshanteringsplaner för fritidsbåtshamnar och utöva tillsyn över dessa hamnar föreslås vara en uppgift för kommunerna, är regelverket i grunden gemensamt oavsett om hamnen är en fritidsbåtshamn eller en handels- och industrihamn. Transportstyrelsen kommer enligt förslaget i promemorian fortsatt att vara ansvarig myndighet för handels- och industrihamnarna och dessutom kunna meddela föreskrifter om hur direktivets krav i detalj ska genomföras för samtliga hamnar. För att uppnå en så enhetlig tillämpning av regelverket som möjligt över landet är det därför lämpligt som föreslås i promemorian att Transportstyrelsen får i uppgift att vägleda kommunerna i deras uppgifter. Detta är också ett önskemål som betonas av bland annat *Sveriges kommuner och landsting* och ett antal kommuner. *Avfall Sverige* efterfrågar att en sådan tillsynsvägledning ska ske i samråd med Naturvårdsverket, Folkhälsomyndigheten och Jordbruksverket. Sveriges kommuner och landsting anser att tillsynsvägledningen ska utfärdas skriftligt. Regeringen delar bedömningen att det behövs ett centralt stöd för att åstadkomma en enhetlig tillämpning. Detta är särskilt viktigt i en inledande fas när ansvaret för uppgifterna byts. Regeringen avser att återkomma i förordning till frågan om hur vägledningen för tillsynen ska gå till.

#### **5.4.4 Uppgifter ska kunna krävas in av den som ansvarar för hamnverksamhet**

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna uppgifter om hamnverksamhet.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Havsmiljöinstitutet* tillstyrker att fritidsbåtshamnar ska vara skyldiga att anmäla att hamnen bedriver verksamhet. I övrigt framför remissinstanserna inte några synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** I dag är kunskapen hos myndigheterna om förekomsten av och verksamheten hos Sveriges hamnar otillräcklig, särskilt när det gäller fritidsbåtshamnar. Varje kommun har normalt bara kunskap om verksamhet inom kommunen. Någon samlad fullständig information om de platser där det finns hamnar med eller utan mottagningsanordningar finns inte. Transportstyrelsen har inte någon organisation som möjliggör inhämtande av sådana uppgifter för hela landet. Det är därför nödvändigt att hamnverksamheter får skyldighet att lämna uppgifter om sig själva, sin verksamhet m.m. för att underlätta eller till och med möjliggöra att de uppgifter som ska utföras av de ansvariga myndigheterna. Utan en sådan uppgiftsskyldighet är det inte säkert att till exempel en kommun får kännedom om att det finns verksamhet på en plats som kräver åtgärder i form av prövning av avfallshanteringsplan eller tillsyn. Det behövs också sådana uppgifter om verksamheterna för att kunna rapportera till SafeSeaNet, även i de fall där rapporteringen endast avser att meddela exempelvis att en viss hamn har undantagits från att rapportera uppgifter från avfallshanteringsplanen. Ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om sådan uppgiftsskyldighet bör därför införas.

För att de som driver sådan verksamhet ska få kännedom om uppgiftsskyldigheten kan det krävas t.ex. att kommunerna informerar om de nya kraven.

#### 5.4.5 Avgift för godkännande av avfallshanteringsplaner och för tillsyn

<p><b>Regeringens förslag:</b> En kommun ska få meddela föreskrifter om avgifter till kommunen för tillsyn och för prövning av godkännande av planer för mottagning och hantering av avfall från fartyg.</p>
--

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Sundsvalls kommun* tillstyrker förslaget om avgifter. *Förvaltningsrätten i Linköping* efterfrågar ett förtydligande i det föreslagna avgiftsbemyndigandet så att det framgår bättre att avgifter för tillsyn m.m. tillfaller kommunen.

**Skälen för regeringens förslag:** En kommun som utövar tillsyn bör som det föreslås i promemorian få meddela föreskrifter om avgifter för tillsynen och för prövning av godkännande av avfallshanteringsplanerna. Någon annan handläggning förutses inte ske. Något behov av att meddela föreskrifter om avgifter för övrig ärendehandläggning, vilket föreslås i promemorian, finns därför inte. I enlighet med vad *Förvaltningsrätten i Linköping* föreslår bör det förtydligas att det är fråga om avgifter som tillfaller kommunen.

En möjlighet för övrig tillsynsmyndighet att ta ut avgift för handläggning och tillsyn finns redan reglerad.



## 5.4.6 Behandling av personuppgifter hos de ansvariga myndigheterna

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 den generella regleringen av 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 6.1 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 artikel 6.1 e, vara nödvändigt för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning.

De personuppgifter som kan komma att behandlas bör i första hand vara uppgifter om den som äger eller driver den aktuella mottagningsanordningen, exempelvis organisationsnummer och kontaktuppgifter till ansvariga personer. Uppgifterna att pröva huruvida en hamns avfallshanteringsplan ska godkännas och att utöva tillsyn är rättsliga förpliktelser och utgör dessutom myndighetsutövning. Behandlingen av personuppgifter är nödvändig för att de ansvariga myndigheterna ska kunna fullgöra sina uppgifter. 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 aktuella grunden för behandlingen är vidare fastställd i den nationella rätten på det sätt som krävs enligt artikel 6.3 i EU:s dataskyddsförordning. Den rättsliga grunden fastslås genom bestämmelserna i detta förslag.

Behandlingen av personuppgifter behövs för en prövning av om en hamns avfallshanteringsplan ska godkännas, och för den efterföljande tillsynen. Planen och dess genomförande syftar i slutänden till att förbättra insamlandet av avfall från fartyg och därmed minska nedskräpningen av haven. De uppgifter som kommer att behandlas är inte sådana känsliga personuppgifter som avses i artikel 9.1 i EU:s dataskyddsförordning. Uppgifterna torde som nämnts framför allt röra rena faktauppgifter om t.ex. vem som driver eller äger verksamheten och kontaktuppgifter till ansvariga personer. Regeringen bedömer därför att behandlingen är proportionerlig.

Sammanfattningsvis bedömer regeringen att den personuppgiftsbehandling som förslaget om godkännande av avfallshanteringsplaner förväntas ge upphov till är förenlig med EU:s dataskyddsförordning. Den befintliga regleringen på personuppgiftsområdet är tillräcklig för den behandling som kan komma att ske hos de ansvariga myndigheterna. Det behöver alltså inte införas någon ytterligare reglering om denna behandling.

## 5.5 Förenklade tillsynsregler

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn.

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 ett fartyg att avgå från hamn om fartyget inte har uppfyllt skyldigheten att lämna avfall i en tidigare hamn tas bort.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inte några synpunkter.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Tillsynsregleringen förenklas*

Ett genomförande av direktivet kräver en effektiv tillsyn. Artiklarna 5.4, 9.4 och 11.1–11.3 innehåller också krav på att tillsyn över fartyg och hamnar måste ske. Det bör finnas en möjlighet att genomföra tillsynskraven 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 regeringen eller myndighet i alla de delar som direktivet omfattar. De nämnda paragraferna bör därför justeras på det sätt som föreslås i promemorian. Det innebär att föreskrifter om tillsyn kan avse hela lagen, dvs. till exempel även den tillsyn som ska utföras av en kommun.

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 avsnitt 5.1 och 5.2 innebär att det införs ytterligare krav på hamnarna. Vidare krävs det enligt artikel 7.5 att medlemsstaten i vissa specifika fall ska kräva att ett fartyg avlämnar allt sitt avfall före avgång. Regleringen om förelägganden bör därför ändras så att förelägganden är möjliga att besluta om avseende alla de krav som rör avlämnande och mottagning av avfall i hamn. Reglerna om förelägganden bör slutligen flyttas till 6 kap. i LÅFF 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 därför även ha rätt att fatta beslut om de förelägganden som behövs för genomförande av tillsynen.

Före ett beslut om föreläggande bör tillsynsmyndigheten samråda med den kommun som utövar den operativa tillsynen över verksamheten enligt miljöbalken. Detta kan regleras i förordning.

### 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 finns inte i det nya direktivet. 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. Bestämmelsen i 7 kap. 6 b § andra stycket LÅFF bör därför tas bort.

## 5.6 Sanktioner

### 5.6.1 Sanktionsavgift – inte straff

**Regeringens förslag:** Överträdelser av skyldigheter som rör mottagning och hantering av avfall från fartyg ska leda till sanktionsavgift. Befintliga straffbestämmelser tas bort.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har några invändningar mot förslaget.

### Skälen för regeringens förslag

*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:

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

I 10 kap. 4 och 5 §§ LÅFF finns straffbestämmelser för överträdelse 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 överträdelse av de andra nämnda skyldigheterna. För att uppfylla direktivets krav krävs alltså att det införs sanktioner för överträdelse av fler skyldigheter än vad som är reglerat i svensk rätt i dag.

Frågan är vidare om överträdelse ska föranleda straff eller om det är lämpligare med något annat slag av sanktion. I promemorian föreslås att överträdelse ska kunna föranleda sanktionsavgift och att befintliga straffbestämmelser tas bort. Ingen remissinstans invänder mot en sådan sanktionsväxling.

### *Skälen till dagens sanktionssystem*

När sanktioner skulle införas för bland annat överträdelse av den redan gällande skyldigheten att lämna avfall i hamn föreslogs i betänkandet Att komma åt oljeutsläppen (SOU 1998:158) att sanktionsavgift skulle påföras. Regeringen valde emellertid att i stället införa straff för dessa överträdelse (se prop. 2000/01:139 s. 143 f.). Regeringen anförde bland annat 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 oaksamhet 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 vattenföreningssavgiften och vid sidan av de straffsanktioner och vitesmöjligheter som redan finns i VlfL. 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 vattenföreningssavgiften ses över för att så småningom eventuellt ändras, t.ex. genom att en administrativ avgift införs som kan påföras såväl efter oljeutsläpp som efter överträdelse av andra bestämmelser. Den frågan kräver emellertid ytterligare utredning och en samlad översyn av sanktionssystemet innan ställning kan tas.

Straffsanktionen infördes även för överträdelse av skyldigheten att anmäla vilket avfall som fartyget avser att lämna i hamn 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 vattenförorening 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 i dag finns för vissa överträdelser av bestämmelserna som rör lämnning 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 det ens har uppkommit någon misstanke om brott. 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 hamn och för hamnarna att inrätta mottagningsanordningar syftar till att ge incitament för och underlätta avlämnande av avfallet och därmed undvika att avfall släpps ut eller dumpas i t.ex. havet. Utsläpp och dumpning 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 dessutom inte någon miljöskada skett, och underlåtenheten bör inte anses så allvarlig att den ska kunna föranleda fängelse eller böter.

Direktivet kräver emellertid att sanktioner införs för överträdelser av direktivets bestämmelser. Frågan är därmed om det bör införas någon annan sanktion än straff. De flesta av de överträdelser som ska sanktioneras bör vara relativt lätta att konstatera. Det framstår inte heller som att det kan uppstå några större svårigheter att avgöra vem som har begått överträdelserna. 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 därför tas bort och ett sanktionsavgiftssystem införas.

## 5.6.2 Vilka överträdelser ska föranleda sanktionsavgift?

**Regeringens förslag:** Sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av skyldigheten att

- upprätta och inneha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg,
- se till att det finns 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.

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

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Helsingborgs kommun* och *Transportstyrelsen* efterfrågar förtydliganden när det gäller vissa av överträdelserna. *Kungsbacka kommun* efterfrågar förtydliganden om när sanktionsavgift respektive föreläggande ska användas.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Överträdelser som ska föranleda sanktionsavgift*

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 kan avgöra huruvida en överträdelse har skett. I princip bör myndigheten på rent objektiva grunder kunna konstatera att det rör sig om en överträdelse utan att göra någon djupare utredning. 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. Det torde vara mycket enkelt att konstatera om kraven att ha en godkänd avfallshanteringsplan, att göra en förhandsanmälan, att lämna kvitto, att rapportera uppgifterna från kvittot och att spara kvittot och förhandsanmälan ombord har uppfyllts. 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 aktuell. Överträdelser av samtliga dessa skyldigheter bör föranleda att sanktionsavgift ska påföras.

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. No special fee-principen 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. Det är tillräckligt med de möjligheter till föreläggande förenat med vite som står till tillsynsmyndighetens förfogande.

### *Upprepade överträdelser och andra förtydliganden*

De flesta av de skyldigheter som föreslås föranleda sanktionsavgift vid överträdelse är skyldigheter som ska uppfyllas återkommande och upprepat i ett rederis eller en hamns verksamhet. Inför varje hamnanlöp ska en förhandsanmälan göras, avfall ska lämnas om något undantag inte är tillämpligt, kvitto på lämnat avfall ska lämnas och uppgifter ska rapporteras och sparas. Varje sådan händelse är normalt avskild från de tidigare och varje överträdelse av skyldigheterna bör då också beläggas med sanktionsavgift.

Däremot när det gäller skyldigheterna att se till att det finns mottagningsanordningar och att upprätta och inneha en godkänd avfallshanteringsplan är det, som *Helsingborgs kommun* också påpekar, skyldigheter som normalt ska uppfyllas vid ett tillfälle. Därefter vidtar de ansvariga inte några fler åtgärder, förutom till exempel när planen ska uppdateras eller vid utbyggnad eller annan förändring av mottagningsanordningarna till följd av exempelvis ändrad trafik till hamnen. I ett sådant fall bör en ny sanktionsavgift endast påföras om det kan konstateras att det rent objektivt är fråga om en annan överträdelse, skild från den tidigare.

*Transportstyrelsens* frågor om sanktionsavgift vid underlåtenhet att spara kvitton behandlas i författningskommentaren.

### *Sanktionsavgift och vite*

Det är inte uteslutet att tillsynsmyndigheten beslutar om ett föreläggande förenat med vite för att åstadkomma rättelse när det gäller en brist som också skulle kunna innebära att en sanktionsavgift ska påföras. Sanktionsavgift och vite bör emellertid 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. *Kungsbacka kommun* efterfrågar ytterligare anvisningar om hur den ansvariga myndigheten ska välja mellan föreläggande och sanktionsavgift. Förslaget i detta avsnitt innebär att om det kan konstateras att en överträdelse har skett, ska en sanktionsavgift påföras. Det finns som utgångspunkt inte någon möjlighet

för myndigheten att avstå från att påföra avgiften, såvida inte en ansökan om utdömande av ett förelagt vite har gjorts. Det föreslås däremot i avsnitt 5.6.4 en möjlighet att sätta ned avgiften helt eller delvis. Sanktionsavgiften påförs i princip för en händelse som redan har skett, till skillnad mot ett tillsynsföreläggande som beslutas i syfte att se till att en brist åtgärdas, dvs. ett föreläggande är riktat framåt. Föreläggande respektive påförande av sanktionsavgift är alltså avsedda att användas i olika typer av situationer och för olika syften. Det är därmed inte heller uteslutet att det för samma brist, exempelvis avsaknad av mottagningsanordning för avfall från fartyg, kan samtidigt som en sanktionsavgift påförs även beslutas ett föreläggande att åtgärda bristen inom en viss tid (se därvid Mark- och miljööverdomstolens avgöranden MÖD 2007:41 och 2009:21). Det är inte heller uteslutet att en brist inledningsvis inte bedöms uppfylla förutsättningarna för att föranleda påförande av en sanktionsavgift, och att i stället bristen föreläggs att åtgärdas. Detta är bedömningar som den ansvariga myndigheten måste ta ställning till i varje enskilt fall. Någon anledning att ytterligare reglera förhållandet finns inte.

### 5.6.3 Sanktionsavgiftens storlek ska anges i förordning

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

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** framför inte några synpunkter om att regleringen ska ske i förordning.

**Skälen för regeringens förslag:** Sanktionsavgifterna ska enligt direktivet vara effektiva, proportionella och avskräckande. Avgifterna bör därför utformas så att de tar hänsyn till ett flertal faktorer, till exempel överträdelsens allvar, risken för miljöskada, skadans storlek och fartygets storlek. Det är därför mindre lämpligt att ange avgifternas storlek i lag. Ett bemyndigande bör alltså lämnas till regeringen att meddela föreskrifter om avgifternas storlek.

Som utgångspunkt bör den som ansvarar för att uppfylla ett visst krav, till exempel att tillhandahålla mottagningsanordningar eller att lämna avfall, också vara den som ska påföras en sanktionsavgift vid överträdelse av skyldigheten. När det gäller många av skyldigheterna anges det i LÅFF också vem som ansvarar för att uppfylla skyldigheterna. När det gäller vissa skyldigheter, till exempel skyldigheten att inrätta mottagningsanordningar, anges det i stället i FÅFF vem som ansvarar för skyldigheten. Dessutom är det just när det gäller ansvar att tillhandahålla mottagningsanordningar olika subjekt som har ålagts skyldigheten. Det finns även en möjlighet för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om vem som ansvarar för vissa mottagningsanordningar (se 3 kap. 2–5 §§ FÅFF). Det är därför i princip ogörligt att i lag ange vem som ska betala sanktionsavgiften utan att ändå behöva hänvisa till lägre föreskrifter. Det är inte heller uteslutet att sanktionsavgiften bör påföras någon annan än den som har ansvaret för att utföra den skyldighet vars överträdelse föranleder påförande av sanktionsavgift. *Transportstyrelsen* pekar på exemplet att det i vissa fall är fastighetsägaren som ansvarar för att det



finns mottagningsanordning i en hamn, vilket kan medföra svårigheter att avgöra vem som bör påföras sanktionsavgiften. Det är därför, som också föreslås i promemorian, lämpligare att låta regeringen i förordning ange vem som ska påföras sanktionsavgiften.

#### 5.6.4 Förfarandet vid beslut om sanktionsavgift

**Regeringens förslag:** Sanktionsavgiften ska påföras av tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten ska få 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.

Sanktionsavgiften ska endast få beslutas om den som avgiften gäller har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att överträdelsen ägde rum. Ett beslut om sanktionsavgift ska delges.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås inte att ett beslut om sanktionsavgift ska delges.

**Remissinstanserna:** *Falkenbergs kommun* anser att möjligheten att jämka sanktionsavgiften endast bör vara en uppgift för domstol. *Helsingborgs kommun* och *Kungsbacka kommun* anser att jämningsmöjligheten kommer att leda till variationer i sanktionsavgiftens storlek mellan olika kommuner. Helsingborgs kommun anser vidare att delvis jämkning inte ska vara möjlig och föreslår slutligen en annan utformning av jämningsbestämmelsen. *Malmö kommun* anser att någon sanktionsavgift för avsaknad av avfallshanteringsplan inte ska tas ut om avfallshanteringsplanen har skickats i tid till den beslutande myndigheten. *Avfall Sverige* anser att ett beslut om sanktionsavgift bör delges.

#### Skälen för regeringens förslag

*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 framgår inte alltid av förarbetena till respektive lagstiftning. Om ett påförande av sanktionsavgiften kräver mer omfattande rättsliga eller faktiska prövningar, är utgångspunkten att avgiften bör påföras av domstol. 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. Ett påförande av avgiften kan då göras av en tillsynsmyndighet. Eftersom beslutet ändå bör kunna överklagas till domstol (se avsnitt 5.7), tillgodoses kravet på en möjlighet till grundligare rättslig prövning om en sådan skulle behövas.

Eventuella överträdelser av de skyldigheter som föreslås i det aktuella lagstiftningsärendet torde vara relativt enkla att konstatera och några särskilt komplicerade rättsliga bedömningar bör inte behövas. Det är

därför lämpligt att sanktionsavgiften påförs av tillsynsmyndigheterna. Av avsnitt 5.4.3 framgår att för fritidsbåtshamnar kommer kommunerna att utöva tillsyn, och för övriga hamnar den myndighet som regeringen bestämmer. I promemorian föreslås att Transportstyrelsen ska bestämmas som tillsynsmyndighet.

#### *Strikt ansvar*

En av fördelarna med sanktionsavgifter är att dessa inte behöver påförs 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 påförs. En förutsättning för att ett strikt ansvar ska få gälla är dock att överträdelsen ska vara relativt lätt att konstatera utan djupare utredning eller bevisvärdering, och helst inte heller kräva någon omfattande rättslig analys. De överträdelser som är aktuella i denna lagrådsremiss uppfyller dessa kriterier. Sanktionsavgiften bör alltså påförs 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 eller någon annan som ska påförs avgift inte har haft faktisk möjlighet att uppfylla skyldigheterna, eller att det finns andra omständigheter som gör att det är oskäligt att påföra sanktionsavgift, särskilt eftersom avgiften föreslås påförs 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. Jämkningsmöjligheten bör därför vara tillgänglig just för den beslutande myndigheten och inte endast för domstol som *Falkenbergs kommun* efterfrågar. Jämkningsmöjligheten kommer vidare oundvikligen att leda till att avgiften i de enskilda fallen kommer att variera, vilket också *Helsingborgs kommun* och *Kungsbacka kommun* påpekar. Det är emellertid en naturlig följd av en jämkningsmöjlighet, och bör inte ses som något negativt. Storleken på sanktionsavgiften för de olika typerna av överträdelser måste av naturliga skäl i stora delar vara schablonartad. Möjligheten att jämka avgiften innebär att avgiften kan utformas utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. Jämkningsmöjligheten bör därför omfatta såväl hel som delvis nedsättning av avgiften. Möjligheten att avstå helt från att ta ut någon sanktionsavgift bör dock utnyttjas återhållsamt. Regeringen är medveten om att det kan vara svårt, åtminstone inledningsvis, för tillsynsmyndigheten att avgöra om en överträdelse är till exempel ringa eller ursäktlig, och om det därmed finns möjligheter att jämka avgiften. Utformningen av bestämmelsen om jämkning har emellertid motsvarigheter i flera andra lagstiftningar. Något beredningsunderlag att ändra jämkningsbestämmelsen på ett sådant sätt som *Helsingborgs kommun* föreslår finns inte heller.

### *Krav på kommunikation före beslut och krav på delgivning av beslut*

Sanktionsavgift som sanktionsform är bl.a. avsedd att vara ett medel för det allmänna att snabbt ge en reaktion på överträdelser 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 överträdelserna ägde rum.

På grund av sanktionsavgiftens ingripande karaktär bör ett beslut om sanktionsavgift delges den betalningsskyldige.

## 5.6.5 Betalning och verkställighet

**Regeringens förslag:** En sanktionsavgift ska betalas 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 den utsatta tiden ska den lämnas för indrivning.

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

Sanktionsavgiften ska tillfalla staten.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag innebär att en avgift som påförs av en kommun inte kommer att komma staten tillhanda.

**Remissinstanserna:** *Avfall Sverige, Falkenbergs kommun, Helsingborgs kommun, Hudiksvalls kommun, Malmö kommun, Nordanstigs kommun och Sundsvalls kommun* anser att sanktionsavgiften ska betalas till Kammarkollegiet. Helsingborgs kommun och Malmö kommun anger att indrivning av avgifterna inte heller ska vara en uppgift för kommunen. *Transportstyrelsen* anser inte att det behöver införas någon skyldighet att lämna en obetald sanktionsavgift för indrivning.

**Skälen för regeringens förslag:** En sanktionsavgift bör betalas inom 30 dagar efter det att beslutet eller en dom efter överklagande av beslutet fått laga kraft. Det bör emellertid finnas en möjlighet för tillsynsmyndigheten att ange en längre betalningsfrist. I så fall bör avgiften betalas inom den särskilt angivna fristen. Ett beslut om sanktionsavgift bör alltså inte gälla omedelbart.

Sanktionsavgiften kommer att kunna påföras av såväl central förvaltningsmyndighet som kommuner, se avsnitt 5.4.3 och 5.6.4. Förslaget i promemorian innebär att för det fall en kommun påför sanktionsavgift, kommer avgiften att tillfalla kommunen. Som en rad remissinstanser påpekar bör emellertid sanktionsavgiften tillfalla staten oavsett vilken tillsynsmyndighet som påför avgiften. Om en kommun har påfört en sanktionsavgift bör avgiften alltså inte betalas till kommunen, utan i sedvanlig ordning som för liknande sanktionsavgifter på miljöområdet till Kammarkollegiet. Till vilka myndigheter avgiften ska betalas kan anges i verkställighetsföreskrifter.

Om en sanktionsavgift inte betalas inom utsatt tid, dvs. antingen 30 dagar eller den längre tid som angetts av tillsynsmyndigheten, bör det, vilket också föreslås i promemorian, vara obligatoriskt att lämna den obetalda avgiften för indrivning. Det bör vara den myndighet till vilken avgiften ska betalas som också ansvarar för att lämna en obetald avgift för indrivning. Detta kan anges i verkställighetsföreskrifter.

I promemorian föreslås en bestämmelse i lagen om att ett beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken. Någon sådan bestämmelse behövs emellertid inte numera med hänsyn till den lagändring som trädde i kraft den 1 september 2022 och som innebär att besluten får verkställas enligt utsökningsbalken även utan en sådan bestämmelse, jfr 3 kap. 1 § första stycket 6 a utsökningsbalken (se prop. 2021/22:206).

Det bör slutligen finnas en gräns för när en påförd sanktionsavgift faller bort, lämpligen fem år från det att beslutet fick laga kraft.

## 5.7 Överklagande

**Regeringens förslag:** Beslut som rör prövning av godkännande av en plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg och beslut om att påföra sanktionsavgift ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Värmlands tingsrätt* tillstyrker förslaget. *Förvaltningsrätten i Linköping* efterfrågar en analys av vilka som har rätt att överklaga aktuella beslut.

### Skälen för regeringens förslag

*Beslut som rör prövning av godkännande av avfallshanteringsplaner och beslut om att påföra sanktionsavgift ska kunna överklagas*

Förslaget i avsnitt 5.1.1 innebär att alla hamnar i fortsättningen ska ha en godkänd avfallshanteringsplan. Jämfört med i dag innebär detta framför allt att kommunerna kommer att behöva pröva om en fritidsbåtshamn avfallshanteringsplan ska godkännas. Avsnitt 5.6 innebär att tillsynsmyndigheterna ska påföra en sanktionsavgift vid överträdelser av skyldigheter som rör avlämning och mottagning av avfall i hamn. Dessa beslut bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Därutöver bör även en kommuns beslut om förelägganden inom ramen för kommunens tillsynsuppgifter kunna överklagas.

Vid överklagande till kammarrätten bör det krävas prövningstillstånd.

*Vem har rätt att överklaga besluten?*

I promemorian lämnas inte något förslag om vem eller vilka som har rätt att överklaga ett beslut. *Förvaltningsrätten i Linköping* efterfrågar en analys av vilka som har talerätt över de aktuella besluten, i syfte att bland annat kunna avgöra effekterna av de nya bestämmelserna på domstolarna.

Regeringen kan konstatera att LÅFF inte heller i övrigt innehåller några bestämmelser om vem som har rätt att överklaga beslut enligt lagen och att förslaget i promemorian alltså inte avviker från utformningen av LÅFF i detta hänseende. Rätt att överklaga ett beslut har därmed, enligt 42 § förvaltningslagen (2017:900), den som beslutet angår, om det har gått honom eller henne emot. Någon anledning att särskilt reglera frågan om talerätt när det rör de nya besluten finns inte enligt regeringen. Frågan bör bedömas i enlighet med allmänna förvaltningsrättsliga principer (se prop. 2016/17:180 s. 261–263). I SOU 2010:29 s. 645–655 redogörs för rättspraxis när det gäller talerätten för sådana subjekt som kan tänkas vara berörda av de aktuella besluten. Någon ytterligare analys av vem som har rätt att överklaga besluten bör inte göras.

När det gäller effekten på domstolarna av de nya beslutstyperna hänvisas till avsnitt 7.4.

## 5.8 Sekretess

**Regeringens bedömning:** Några ändringar i sekretessregleringen behövs inte.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** framför inte några synpunkter.

**Skälen för regeringens bedömning:** Förslaget i avsnitt 5.1.1 innebär att det ska fattas beslut om att godkänna samtliga hamnars avfallshanteringsplaner. Uppgiften åligger antingen den myndighet som regeringen bestämmer, vilket enligt promemorian föreslås vara Transportstyrelsen, eller kommunerna. För kommunerna är detta en ny uppgift. De övriga förslagen i denna lagrådsremiss ändrar i befintliga uppgifter som rör Transportstyrelsens tillsyn enligt LÅFF. Kommunerna föreslås i avsnitt 5.4.3 få som ny uppgift att utöva tillsyn över fritidsbåtshamnar. Förslaget i avsnitt 5.6 innebär att det kan komma att fattas beslut om att påföra verksamhetsutövare en sanktionsavgift för överträdelse.

Enligt 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och 9 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) 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 (2009:400).

I promemorian bedöms att såväl de befintliga som de nya uppgifterna för både den berörda myndigheten och för kommunerna omfattas av de gällande sekretessbestämmelserna. Ingen remissinstans motsätter sig bedömningen. Regeringen delar också bedömningen. Begreppet tillsyn i offentlighets- och sekretesssammanhang bör enligt förarbetena till den lagstiftningen inte ges en för snäv betydelse (se prop. 2008/09:150 s. 355–356). Några ändringar i offentlighets- och sekretessregleringen behövs därför inte.

## 5.9 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Lagändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2023.

Överträdelse som har skett före ikraftträdandet ska inte föranleda att någon sanktionsavgift påförs.

Någon sanktionsavgift ska inte påföras för överträdelse som har skett av en fritidsbåtshamn före den 1 januari 2024.

**Promemorians förslag:** I promemorian föreslås att lagändringarna ska träda i kraft den 1 november 2022. I promemorian föreslås inte några övergångsbestämmelser.

**Remissinstanserna:** *Avfall Sverige* avstyrker det föreslagna ikraftträdandedatumet. *Avfall Sverige*, *Göteborgs kommun*, *Helsingborgs kommun*, *Jönköpings kommun*, *Kungsbacka kommun*, *Malmö kommun*, *Sundsvalls kommun*, *Svenska båtunionen* och *Umeå kommun* anser att det krävs övergångsbestämmelser, särskilt när det gäller frågor som inbegriper sanktionsavgift.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Ikraftträdande*

Direktivet skulle ha varit genomfört i medlemsstaterna senast den 28 juni 2021. Kommissionen har inlett ett överträdelseärende mot Sverige för ett för sent genomförande av direktivet. Regeringen svarade på kommissionens motiverade yttrande den 7 juni 2022 och angav då att nödvändiga författningsändringar för att genomföra direktivet bör kunna träda i kraft i april 2023. Författningsändringarna bör därför träda i kraft så snart som möjligt, vilket bedöms vara den 1 maj 2023.

#### *Övergångsbestämmelser*

I avsnitt 5.6 föreslås att det ska införas ett sanktionsavgiftssystem som ska ersätta nuvarande straffbestämmelser. Sanktionsavgift ska påföras vid överträdelse av en rad skyldigheter. Vissa av dessa skyldigheter är helt nya medan andra skyldigheter redan finns men föreslås få ett annat innehåll. Det är därför inte lämpligt att en sanktionsavgift ska påföras för överträdelse som har skett före ikraftträdandet.

Vid ikraftträdandet ska alla hamnar ha en godkänd avfallshanteringsplan som uppfyller kraven i direktivet. Även om det kan antas att de flesta hamnar i dag har en avfallshanteringsplan, motsvarar innehållet i planen troligen inte i alla delar de krav som det nya direktivet uppställer.

Dessutom finns det i dag inte något krav enligt svensk rätt att en avfallshanteringsplan för en fritidsbåtshamn ska vara godkänd. Det kommer alltså att krävas ett omfattande arbete inledningsvis för att säkerställa att alla hamnar som omfattas uppfyller kraven och får sin plan godkänd. Med den korta tid som står till förfogande är det inte troligt att all handläggning kan hinnas med till ikraftträdandet. Många hamnar kan därför antas inte kunna få sin plan godkänd till ikraftträdandet. För de fritidsbåtshamnar som tidigare inte har haft några mottagningsanordningar men som kommer att behöva inrätta sådana kommer det ta ännu längre tid innan alla krav är uppfyllda. Förslaget i avsnitt 5.6 innebär att en sanktionsavgift ska påföras till exempel om en hamn inte har mottagningsanordningar när detta krävs eller om en hamn inte har upprättat en avfallshanteringsplan. Den möjlighet att sätta ned avgiften helt eller delvis som föreslås är inte tillräcklig för att på ett rättssäkert och enhetligt sätt tillgodose behovet av en juridisk säker och praktiskt hanterlig övergångsfas vid införandet av förslagen. Några sanktionsavgifter bör därför inte påföras en fritidsbåtshamn som överträder regleringen under den inledande fasen av reformen. Först för överträdelser som sker från och med den 1 januari 2024 bör en sanktionsavgift kunna bli aktuell.

## 6 Rättelse av vissa hänvisningar

### 6.1 Hänvisningar till EU:s dubbelskrovsförordning

**Regeringens 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.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inga synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** 7 kap. 6 a § och 10 kap. 3 och 6 §§ LÅFF 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 av framför allt 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 i LÅFF 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 lagändringarna bör av praktiska skäl träda i kraft samma dag som de lagändringar som föreslås i samma lag enligt denna lagrådsremiss, dvs. den 1 maj 2023, se avsnitt 5.9.

## 6.2 Korrigering av hänvisningar i fartygssäkerhetslagen

**Regeringens förslag:** Felaktiga hänvisningar i fartygssäkerhetslagen ska ändras.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inga synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** Vid genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet ombord på passagerarfartyg gjordes ändringar i bland annat 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364), se 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 maj 2023.

## 7 Konsekvenser

### 7.1 Statens budget och jämställdheten

**Regeringens bedömning:** Förslagen har inte några konsekvenser för statens budget eller jämställdheten.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inga synpunkter.

**Skälen för regeringens bedömning:** Förslagen i denna lagrådsremiss innebär vissa tillkommande arbetsuppgifter för centrala förvaltningsmyndigheter, men de bedöms vara av begränsad omfattning och kan finansieras inom befintliga ekonomiska ramar. Några konsekvenser för statens budget uppstår därmed inte. Förslagen gör ingen åtskillnad mellan kvinnor och män. Någon skillnad mellan könen uppstår inte heller i praktiken till följd av förslagen. Någon påverkan på jämställdheten uppstår alltså inte.



## 7.2 Miljön

**Regeringens bedömning:** Förslagen medför positiva effekter för miljön.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Havs- och vattenmyndigheten, Havsmiljöinstitutet, Håll Sverige Rent, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Stockholms kommun, Sveriges kommuner och regioner* och *Örnsköldsviks kommun* instämmer i bedömningen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Sjöfarten, såväl den kommersiella yrkessjöfarten som fritidssjöfarten, är en näring på tillväxt. Det avfall som uppstår på fartygen varierar men är allt från hushållsavfall till tunga olje- och kemikalierester. Havsmiljön har i dag stora problem till följd av mänsklig påverkan, som till exempel utsläpp av avfall i vattnet. Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde (PSSA) och god miljöstatus enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område för farliga ämnen och marint skräp uppnås varken i Östersjön eller i Västerhavet. Maritima verksamheter står för en betydande del av nedskräpningen och utsläppen i haven och andra vattenområden. 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 denna lagrådsremiss syftar till att bidra till ett korrekt och effektivt genomförande av direktivet, vilket i sin tur syftar till att säkra hanteringen av miljöfarligt avfall och minska utsläppen från sjöfarten. Förslagen medför alltså positiva effekter för miljön.

## 7.3 Kommunerna

**Regeringens bedömning:** De föreslagna uppgifterna för kommunerna är omfattande, men går att samordna med andra uppgifter som kommunen har. Effekten av de nya uppgifterna blir därför begränsad. Kostnaderna för att utföra uppgifterna kan dessutom täckas av avgifter, vilket innebär att de ekonomiska effekterna av förslagen blir marginella.

De nya uppgifterna utgör en inskränkning i den kommunala självstyrelsen som bedöms vara proportionerlig.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** En stor majoritet av de kommuner som svarat är positiva eller har inget att invända mot bedömningen. *Hudiksvalls kommun* och *Nordanstigs kommun* delar promemorians bedömning att effekten av de nya uppgifterna blir begränsad. *Malmö kommun* anser att konsekvenserna av förslagen inte går att överblicka. *Sundsvalls kommun, Umeå kommun* och *Örnsköldsviks kommun* anser att förslagen medför större merarbete än vad som beskrivs i promemorian. *Norrköpings kommun* anser att de föreslagna uppgifterna för kommunerna riskerar att bli en betydande administrativ och ekonomisk börda. Umeå kommun

anser att alla nya uppgifter inte kommer att kunna täckas av tillsynsavgifter, utan att det krävs anslag i inledningsskedet.

### **Skälen för regeringens bedömning**

*De nya uppgifterna går att samordna med tillsyn enligt miljöbalken*

Förslagen i avsnitt 5.4.3 innebär att kommunerna får till uppgift att godkänna fritidsbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner och att utöva tillsyn över att dessa hamnar fullgör sina uppgifter när det gäller mottagningen av avfall från fartyg. I avsnitt 5.4.2 framgår att antalet fritidsbåtshamnar av Havsmiljöinstitutet har uppskattats till ca 2 600. Fritidsbåtshamnar finns i de flesta av Sveriges kustkommuner och i många av de kommuner inom vars gränser det finns någon större insjö. Den definition av fritidsbåtshamn som har använts av Havsmiljöinstitutet behöver inte nödvändigtvis överensstämma med den som kommer att gälla när förslagen i denna lagrådsremiss och de föreskrifter som får meddelas med stöd av förslagen har trätt i kraft, men i avsnitt 5.4.2 bedömer regeringen ändå att siffran torde stämma överens ganska väl med antalet hamnar som kommer att omfattas av de förslag som lämnas i denna lagrådsremiss.

De hamnar som kommer att omfattas av den aktuella regleringen omfattas redan av kraven på hantering av avfall enligt miljöbalken och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen. Kommunerna utövar tillsyn över de reglerna. Tillsynen över den nu aktuella regleringen bör därför i allt väsentligt att 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 bör bli relativt begränsad, även om flera kommuner pekar på att de nya uppgifterna åtminstone i ett inledningsskede kommer att innebära en omfattande förändring av omfattningen av kommunernas uppgifter.

Därutöver föreslås det i avsnitt 5.4.5 att kommunen ska få meddela föreskrifter om avgifter för tillsynen. Eftersom kommunerna har möjlighet att finansiera de ökade kostnaderna med avgifter, görs det inte någon reglering enligt den kommunala finansieringsprincipen.

För att kommunerna ska kunna utföra de nya uppgifterna kommer kommunerna att behöva ta fram till exempel nya delegationsordningar och avgiftsföreskrifter.

*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 lagrådsremiss att kommunerna ska få till uppgift att godkänna fritidsbåtshamnarnas 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 som är klassat som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA). Ett effektivt genomförande av direktivet genom bl.a. verkningsfull tillsyn tillgodoser alltså ett angeläget nationellt intresse.

Dagens godkännande- och 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 upparbetas.

En viktig aspekt med förslaget att låta kommunerna och inte någon statlig förvaltningsmyndighet utöva tillsynen är att de ingripanden i form av tillsynsåtgärder som behövs 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 lagrådsremiss 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 i miljöbalken m.m., 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 ut öva tillsyn. Att låta kommunerna utöva tillsynen bör sammantaget medföra lägre kostnader såväl för 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.

## 7.4 Myndigheterna och rättsväsendet

**Regeringens bedömning:** De nya arbetsuppgifterna för myndigheterna är av begränsad art och kan hanteras inom befintliga ramar.

De allmänna förvaltningsdomstolarna kan få ett ökat antal mål. Eventuella öknningar ska hanteras inom befintliga ramar.

Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna kan få minskad arbetsbörda till följd av avkriminalisering.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Förvaltningsrätten i Linköping* efterfrågar en analys av vilka som har talerätt över de nya beslutstyperna för att kunna avgöra effekterna på domstolarna. *Sjöfartsverket* uppger att en förutsättning för att förslaget ska få små effekter för verket är att Transportstyrelsen bistår med hjälp. *Transportstyrelsen* anser att de nya uppgifterna kommer att innebära ökade kostnader för myndigheten. *Värmlands tingsrätt* anser att förslagen inte kommer att medföra någon skillnad i arbetsbörda för de allmänna domstolarna.

### Skälen för regeringens bedömning

#### *Transportstyrelsen*

I avsnitt 5.4.3 föreslås att kommunerna ska godkänna avfallshanteringsplaner för de hamnar som kommunen i dag ska utöva tillsyn över enligt miljöbalken och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen. Övriga avfallshanteringsplaner ska godkännas av Transportstyrelsen. Eftersom Transportstyrelsen i dag godkänner avfallshanteringsplaner för handels- och industrihamnar och för varv kan denna ansvarsuppdelning komma att innebära att Transportstyrelsen behöver pröva avfallshanteringsplaner för vissa ytterligare hamnar, framför allt fiskehamnar, vilket det finns ungefär 250 av i Sverige. Uppgiften att utöva tillsyn över att bestämmelserna om lämnande och mottagande av avfall i hamn följs är redan en uppgift för Transportstyrelsen. Uppgifterna kommer att vara omfattande i ett inledande skede av genomförandet av förslagen, men kommer därefter inte att behöva utföras annat än vid exempelvis uppdateringar av en hamns avfallshanteringsplan.

Myndigheten kommer vidare till följd av förslagen i lagrådsremissen att behöva meddela nya föreskrifter.

Förslaget i avsnitt 5.6 innebär, om regeringen utser Transportstyrelsen till beslutande myndighet enligt förslaget i promemorian, att myndigheten ska påföra sanktionsavgift om överträdelse har skett. Myndigheten kommer alltså att få vissa ökade uppgifter som kommer att medföra en ökad resursförbrukning. De ökade utgifter som detta kan föranleda ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

#### *Sjöfartsverket*

Av avsnitt 5.1.3 framgår att det kommer att behöva rapporteras ytterligare uppgifter i SafeSeaNet 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. Som *Sjöfartsverket* uppger krävs, för att en rapportering av de nya uppgifterna i SafeSeaNet ska komma till stånd, stöd från övriga myndigheter, till exempel Transportstyrelsen, för att till exempel underlätta för dem som ska göra rapporteringen. Eventuella merkostnader för Sjöfartsverket ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

### *Rättsväsendet*

Lagrådsremissens förslag innebär att alla hamnars avfallshanteringsplaner ska godkännas, se avsnitt 5.1.1. Denna nya typ av beslut kommer att kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Vidare föreslås i avsnitt 5.7 att beslut om påförd sanktionsavgift föreslås få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Frågor om talerätt tas upp i det avsnittet. 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 ska hanteras inom befintliga ramar.

Förslagen i avsnitt 5.6.1 innebär vidare att vissa straffbestämmelser tas bort, vilket innebär att en mål- respektive ärendetyp försvinner för de allmänna domstolarna och Åklagarmyndigheten. Antalet ärenden och mål enligt den nuvarande straffregleringen har emellertid varit ytterst litet, varför skillnaden blir mycket marginell. Eventuella merkostnader för berörda myndigheter ska därmed hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

## 7.5 Handels- och industrihamnarna

**Regeringens bedömning:** Förslagen kommer att medföra vissa nya arbetsuppgifter för hamnarna. Många hamnar kommer att få lättare att täcka sina kostnader för avfallsmottagningen.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Luleå hamn* uppger att det kommer att krävas visst inledande arbete med att ta fram nya avgifter i hamnen, men att det nya avgiftssystemet förväntas resultera i en minskning av s.k. waste shopping. *Norrköpings kommun* anger att uppgiften att utfärda kvitto på mottagning av avfall och bestämma avgifter för mottagningen av avfall kommer att kräva resurser och att förslagen i vissa fall innebär ett orimligt ansvar för hamnen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Förslagen i denna lagrådsremiss innebär relativt små förändringar för handels- och industrihamnarna jämfört med gällande lagstiftning. Hamnar har redan enligt befintliga bestämmelser en skyldighet att ha mottagningsanordningar för avfall från fartyg och att ha en godkänd avfallshanteringsplan. Förslaget i avsnitt 5.1.1 får därför inte någon effekt på dessa hamnar. Likaså finns i dag en skyldighet att informera om innehållet i planerna, varför förslaget inte heller förslaget i avsnitt 5.1.3 bör få någon effekt på hamnarna.

En ny uppgift för hamnarna är en skyldighet att lämna kvitto till fartyg på det avlämnade avfallet, se avsnitt 5.2.3. För de större hamnarna bör detta kunna ske utan några större konsekvenser. För små hamnar kan uppgiften få större konsekvenser, men det finns en möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från kravet att lämna kvitto.

Förslaget i avsnitt 5.3 innebär att avgiftsmodellen för att ta emot avfall i hamn kommer att ändras ganska mycket. Systemet i det nya direktivet innebär en mycket mer detaljerad avgiftsreglering 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 fartygen kommer till en hamn där det är billigast eller smidigast att lämna av avfallet. 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. Detta bör medföra en ekonomisk lättnad för många av hamnarna.

## 7.6 Rederierna och fiskeföretagen

**Regeringens bedömning:** De nya uppgifterna medför mycket begränsade konsekvenser för rederier och personalen ombord. Mottagningsförfarandet i hamnar kommer att bli mer förutsägbart och tydligt för rederier och fartyg.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Jordbruksverket* ser en risk att det föreslagna kostnadstäckningssystemet kan utgöra ett incitament för att släppa ut passivt uppfiskat avfall till havs. *Swedish Pelagic Federation* och *Sveriges fiskares producentorganisation* påpekar att förslagen innebär nya betungande administrativa uppgifter för branschen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Förslaget i avsnitt 5.2.2 innebär att det införs en möjlighet att meddela föreskrifter om en skyldighet att ombord spara förhandsanmälan om det avfall som fartyget avser att lämna i hamn och kvittot för mottaget avfall av avfall. Uppgifterna på kvittot ska dessutom rapporteras i SafeSeaNet genom Single Window.

Någon större skillnad jämfört med i dag torde dessa nya uppgifter inte innebära för merparten av rederierna. Krav på förhandsanmälan finns exempelvis redan vilket dessutom innebär att uppgifterna redan finns 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 SafeSeaNet kommer att kunna ske samordnat med andra befintliga rapporteringsuppgifter som också sker i SafeSeaNet. Sammanfattningsvis bör de nämnda uppgifterna inte medföra några större konsekvenser för rederierna eller fiskeföretagen.

Förslaget i avsnitt 5.3 innebär att avgiftssystemet för täckning av hamnens kostnader för mottagning av avfallet får utformas annorlunda jämfört med i dag. Detta kan i vissa fall, beroende på till exempel vilket avfall fartygen vill lämna och fartygens trafikmönster, leda till ändrade

avgifter för rederierna och fiskeföretagen. Avgiftsuttaget i stort bör dock bli oförändrat.

Förslagen i lagrådsremissen bör generellt medföra att mottagningen av avfallet i hamnarna blir mer förutsägbar och tydlig. Detta bör underlätta för rederierna i deras planering och genomförande av avfallslämnandet.

## 7.7 Fritidsbåtssektorn

**Regeringens bedömning:** För fritidsbåtshamnarna uppstår nya uppgifter som kan komma att medföra vissa kostnadshöjningar och mer arbete för de hamnar som kommer att omfattas.

Vissa av dessa kostnader kan komma att överföras till de personer som med fritidsbåt utnyttjar hamnarnas mottagningsanordningar men förväntas bli marginella för den enskilde. De nya uppgifterna för hamnarna kommer generellt att skapa en större förutsägbarhet för fritidsbåtsanvändarna och underlätta för dem att lämna sitt avfall i hamn och förbättrar därmed båtfolkets miljö och omgivning.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Svenska båtunionen* anser att konsekvenserna för fritidsbåtshamnarna inte är tillräckligt beskrivna i promemorian. Till exempel pekar båtunionen på att över hälften av hamnarna i dag inte har någon miljöpolicy. *Örnsköldsviks kommun* menar att effekterna på både fritidsbåtshamnar och fritidsbåtsanvändarna blir stora genom t.ex. behov av ökade avgifter.

### Skälen för regeringens bedömning

#### *Fritidsbåtshamnarna*

Den största effekten på fritidsbåtshamnarna uppstår till följd av förslaget i avsnitt 5.1.1 som innebär att det införs en möjlighet att införa krav på hamnarna att ha en godkänd avfallshanteringsplan. I dag finns endast en skyldighet att ha en plan, inte att planen ska vara godkänd. Förslaget innebär att det kommer att krävas ett prövningsförfarande där hamnen kan behöva diskutera innehållet i planen med den myndighet som ansvarar för att godkänna planen. Hamnen kan också komma att behöva betala en avgift för handläggningen.

I övrigt innebär lagrådsremissen att det införs möjligheter för tillsynsmyndigheten att vidta åtgärder mot en hamn som inte uppfyller sina skyldigheter. Sådana åtgärder kan utgöras av förelägganden vid vite att vidta rättelse av brister och påförande av sanktionsavgift för överträdelser.

De hamnar som omfattas av regleringen är avsedda att anges i förordning, se avsnitt 5.1.1. Flera remissinstanser anser att förslagen i promemorian träffar hamnaktörerna inom fritidsbåtssektorn på ett ojämligt sätt. Regeringen avser att i det kommande förordningsarbetet arbeta för att effekterna för de minsta hamnarna så långt möjligt undviks.

### *Båtfolket*

I denna lagrådsremiss föreslås inte några nya skyldigheter för fritidsbåtsanvändarna.

Eftersom hamnarnas avfallshanteringsplan enligt förslaget i avsnitt 5.1.1 ska vara godkänd och hamnarna föreslås få en skyldighet att informera om planen bör förutsägbarheten för båtanvändarna att kunna lämna sitt avfall i hamn öka. Förslagen i lagrådsremissen bör också generellt leda till att mottagningsanordningarna förbättras, vilket bör underlätta den faktiska avlämningen av avfallet. Detta bör i sin tur leda till en bättre miljö och omgivning för båtfolket.



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

Paragrafen innehåller förklaringar av vissa beteckningar. Ändringen i paragrafen genomför artikel 2 andra stycket i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.2.

*Andra stycket*, som är nytt, innebär att det avfall från fartyg som ska lämnas i hamn 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 att ta ut avgift för mottagning av avfall från fartyg.*

Paragrafen innehåller ett bemyndigande att meddela föreskrifter om skyldighet att ta ut avgift för mottagning av avfall från fartyg. Paragrafen genomför artiklarna 4.2 c, 8.1–5 och 9.1 i direktivet. Innehållet i paragrafens hittillsvarande andra och tredje stycke tas bort. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Bemyndigandet 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. 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. Av 3 kap. 1 § och av föreskrifter som får meddelas med stöd av 3 kap. 1–3 §§ framgår var mottagningsanordningar ska finnas och vem som ansvarar för anordningarna. Avgiftsskyldigheten kommer alltså att träffa dessa subjekt. Bemyndigandet är generellt och omfattar därför även en rätt att meddela föreskrifter om undantag eller dispens från avgiftsskyldigheten och om villkor för att få utnyttja undantag eller få dispens. Direktivets möjligheter till exempelvis undantag från skyldighet att betala avgift och rabatt på avgiften kan alltså beaktas i sådana föreskrifter.

**7 §** Den som svarar för sådana mottagningsanordningar som avses i 1–3 §§ ska se till att *anordningarna*

1. är placerade och utformade *och drivs* så att de fartyg som använder anordningarna inte orsakas onödig försening, *och*

2. *möjliggör hantering av avfall från fartyg på ett miljömässigt hållbart sätt.*

Paragrafen reglerar översiktligt hur mottagningsanordningar ska placeras, utformas och drivas och genomför artikel 4.1 och 4.2 a, b och d i direktivet. I paragrafen införs en punktuppräknning. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.1.

Paragrafen utökas på två sätt. För det första införs i *punkt 1* en skyldighet att 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 behöva uppfyllas, så att anordningarna kan användas enkelt och snabbt. För det andra införs i *punkt 2* en skyldighet att se till att anordningarna möjliggör hantering av avfall från fartyg på ett miljömässigt hållbart sätt. Bestämmelsen är att anse som en rambestämmelse som fylls ut av annan relevant lagstiftning. Exempelvis finns i 15 kap. 11 § miljöbalken en allmän skyldighet för alla som hanterar avfall att se till att hanteringen av avfallet inte skadar eller orsakar risk för skada på människors hälsa eller miljön. Hur skyldigheterna ska uppfyllas i detalj när det gäller mottagningsanordningarna kan också 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. upprätta och inneha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg (avfallshanteringsplan), informera om innehållet i planen och rapportera uppgifter från planen,

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

6. lämna uppgifter om verksamhet på sådana platser som avses i 1 § eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 1–3 §§.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om vad som krävs för att en avfallshanteringsplan ska godkännas och om förfarandet för godkännandet.

Paragrafen innehåller bemyndiganden. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.1, 5.1.3, 5.2.2, 5.2.3, och 5.4.4.

Bemyndigandena i *första stycket* möjliggör föreskrifter om skyldigheter för såväl dem som ska lämna avfall i hamn, dvs. de som ansvarar för fartygen, som de hamnar som ska ta emot avfallet. Föreskrifterna kan också riktas mot kommuner, se t.ex. punkterna 4 och 6.

Enligt det tillägg som görs i *punkt 2* får föreskrifterna även avse en skyldighet att spara förhandsanmälan ombord. Föreskrifterna möjliggör att artikel 6.3 i direktivet genomförs.

I *punkt 3* görs en redaktionell ändring.

*Punkt 4* ändras så att föreskrifterna får avse en skyldighet att inneha en godkänd avfallshanteringsplan, inte enbart en skyldighet att upprätta en plan. Föreskriftsrätten utökas därutöver med en skyldighet att informera om innehållet i planen och rapportera uppgifter från planen. Rapportering ska enligt direktivet ske i det svenska nationella SafeSeaNet. Skyldigheten kan riktas såväl till exempel de enskilda hamnarna som en kommun som enligt 9 § ska pröva frågor om att godkänna av en fritidsbåtshamns avfallshanteringsplan. Bemyndigandet möjliggör föreskrifter som genomför artiklarna 5.1–5.4, 8.6 och 13.3 i direktivet. Vad som krävs för att få planen godkänd kan meddelas i föreskrifter som får meddelas med stöd av andra stycket.

En ny *punkt 5* läggs till. Punkten möjliggör föreskrifter om skyldighet att lämna kvitto på mottaget avfall, spara uppgifterna från kvittot ombord och rapportera uppgifter från kvittot. Enligt direktivet ska rapportering ske i SafeSeaNet 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 för till exempel den som driver en verksamhet som omfattas av krav att ha en mottagningsanordning att lämna uppgifter om verksamheten, exempelvis platsen för och omfattningen av verksamheten och sådana uppgifter som krävs för att rapporteringsskyldigheterna enligt artikel 5.2 och 13.3 i direktivet ska kunna uppfyllas. Skyldigheten bör i normalfallet åläggas den som enligt 3 kap. ansvarar för mottagningsanordningen. Det kan emellertid förekomma att det i en hamn finns flera olika ansvariga för de olika mottagningsanordningarna i hamnen. Det kan också förekomma att det inte finns någon mottagningsanordning på en viss plats, något som är möjligt om detta följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. Det är då tillräckligt att det har upprättats en avfallshanteringsplan för verksamheten på platsen. I dessa fall kan det vara mer lämpligt att ålägga

hamninnehavaren eller den som ansvarar för den huvudsakliga driften av verksamheten på platsen att lämna uppgifter. Skyldigheten att inkomma med uppgifter om sådan verksamhet i en kommun kan också åläggas kommunen.

Samtliga bemyndiganden i stycket kan användas till att meddela föreskrifter om undantag eller dispens från den skyldighet som avses i respektive punkt.

I *andra stycket*, som är nytt, införs bemyndiganden att meddela föreskrifter om vad som krävs för att få en sådan avfallshanteringsplan som avses i första stycket punkt 4 godkänd, och om förfarandet. Till exempel kan bemyndigandet användas för att meddela föreskrifter om krav på ansökan.

**9 §** *Kommunen prövar frågor om att godkänna avfallshanteringsplaner när det gäller verksamhet på sådana platser som avses i 1 § eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 1–3 §§ under förutsättning att*

*1. verksamheten i huvudsak är avsedd för fritidsbåtar, och*

*2. kommunen ska utöva tillsyn över samma verksamhet enligt miljöbalken eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.*

*Prövningen ska göras av den kommunala nämnd som ansvarar för miljö- och hälsoskyddsområdet, om inte kommunen beslutar annat.*

*Regeringen bestämmer vilken myndighet som prövar frågor om att godkänna avfallshanteringsplaner som inte omfattas av första stycket.*

I paragrafen anges vem som prövar frågor om att godkänna avfallshanteringsplaner. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.3. Det hittillsvarande innehållet i paragrafen flyttas till 6 kap. 5 b §.

*Första stycket* innebär att prövning av om avfallshanteringsplaner för fritidsbåtshamnar kan godkännas görs av kommunen. 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 prövningen kan göras av någon annan än den kommun inom vars område hamnen är belägen.

För att kommunen ska ansvara för prövningen krävs enligt *ingressen till första stycket* att det ska vara fråga om en verksamhet på en sådan plats som avses i 1 § eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 1–3 §§. Regeringen har i 3 kap. FÅFF bestämt på vilka platser mottagningsanordningar för avfall från fartyg ska finnas samt för viss typ av avfall gett Transportstyrelsen möjlighet att ange var mottagningsanordningar ska finnas. Med stöd av samma förordning får Transportstyrelsen meddela undantag från bestämmelserna i förordningen om på vilka platser mottagningsanordningar ska finnas. Det finns alltså en möjlighet att i vissa hamnar behöver det inte finnas mottagningsanordningar. För att kommunen ska vara prövningsansvarig krävs alltså endast att det ska vara fråga om en sådan plats som avses i dessa föreskrifter, dvs. att det på platsen antingen ska finnas en mottagningsanordning eller att platsen har undantagits från ett sådant krav med stöd av de nämnda föreskrifterna.

Enligt *första stycket* krävs vidare att ytterligare två villkor ska uppfyllas för att kommunen ska ansvara för prövningen. Enligt *första stycket punkt 1* krävs att verksamheten i huvudsak ska vara avsedd för fritidsbåtar. Det kan förekomma att det i en verksamhet som är avsedd för fritidsbåtar även finns andra slags fartyg, exempelvis fiskefartyg. Om det enbart är fråga om något enstaka eller åtminstone ett mycket litet antal sådana andra fartyg i förhållande till antalet fritidsbåtar, är alltså det alltså kommunens ansvar att pröva frågor om att godkänna avfallshanteringsplanen. Enligt *första stycket punkt 2* krävs dessutom att kommunen ska utöva tillsyn över samma verksamhet enligt miljöbalken och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen. Om hamnen medger trafik för fartyg med en bruttodräktighet om mer än 1 350 är det inte kommunen utan länsstyrelsen som ska utöva tillsyn enligt det regelverket (se 26 kap. 3 § miljöbalken, 24 kap. 2 § miljöprövningsförordningen [2013:251] och 2 kap. 31 § miljötillsynsförordningen [2011:13]). Det finns även en möjlighet enligt 2 kap. 29 § miljötillsynsförordningen för en länsstyrelse att överlåta uppgiften att utöva tillsyn åt en kommunal nämnd. Även i det fallet att kommunen efter en sådan överlåtelse ska utöva tillsyn över en hamn har alltså kommunen ansvar enligt förevarande paragraf.

För att kommunen ska ansvara för att pröva avfallshanteringsplanen krävs alltså att villkoren i både punkt 1 och punkt 2 är uppfyllda. Om något villkor inte är uppfyllt är kommunen inte ansvarig och det följer i stället av tredje stycket vem som ansvarar för prövningen av avfallshanteringsplanen för verksamheten.

I *andra stycket* anges vilken kommunal nämnd som ska ansvara för uppgifterna i första stycket. Bestämmelsen innebär att nämnden inte behöver vara benämnd exempelvis miljö- och hälsoskyddsnämnden, endast att nämnden ska ansvara för sådana frågor i vanliga fall. Stycket innebär också att kommunen har en möjlighet att besluta att en annan nämnd än den som anges i stycket ska utföra uppgifterna.

Av *tredje stycket* framgår att regeringen bestämmer vilken myndighet som prövar frågan om att godkänna avfallshanteringsplaner för verksamheter om inte omfattas av första stycket. Det är då fråga om verksamheter i form av handels- och industrihamnar och fritidsbåtshamnar som inte i huvudsak används endast av fritidsbåtar eller fritidsbåtshamnar eller där trafik medges för fartyg med en bruttodräktighet om mer än 1 350.

## 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 5.5.

Paragrafen ändras på flera sätt. För det första utformas paragrafen så att det framgår att den utgör ett bemyndigande, inte en upplysning om att regeringen kan meddela verkställighetsföreskrifter. För det andra regleras

i paragrafen en möjlighet att meddela föreskrifter om tillsyn, som är ett vidare begrepp än det hittillsvarande tillsynsförrättning, se också prop. 2018/19:116 s. 16, 17, 27 och 28. För det tredje innebär paragrafen en möjlighet att meddela föreskrifter om tillsyn rörande hela lagen, inte enbart delar av lagen enligt den hittillsvarande lydelsen. Föreskrifterna kan alltså till exempel omfatta även den tillsyn som ska ske av kommuner enligt 5 a §.

### **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 utanför Sverige verkställa tillsynsförrättningar.*

Paragrafen reglerar vem som utövar tillsyn. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.3.

*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 fritidsbåtshamnar som alltså regleras i 5 a §.

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

**5 a §** *En kommun utövar tillsyn över att 3 kap. och föreskrifter som har meddelats med stöd av de bestämmelserna följs av verksamheter som avses i 3 kap. 9 § första stycket.*

*Tillsynen ska utföras av den kommunala nämnd som ansvarar för miljö- och hälsoskyddsområdet, om inte kommunen beslutar annat.*

Paragrafen reglerar kommunens ansvar för tillsyn över fritidsbåtshamnar. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.3 och 5.5.

*Första stycket* innebär att om en kommun enligt 3 kap. 9 § har ansvar för att godkänna avfallshanteringsplanen för en viss verksamhet, ska kommunen också utöva tillsyn över verksamheten, se vidare kommentaren till den paragrafen. Kommunen måste själv avgöra behovet av tillsyn. Formen och frekvensen av tillsynen är möjliga att anpassa efter varje verksamhets och kommuns förutsättningar.

I *andra stycket* anges att kommunens tillsynsuppgift ska utföras av den nämnd som ansvarar för miljö- och hälsoskyddsområdet, om inte kommunen beslutar annat. Det avgörande är att det är den nämnd som i sak ansvarar för miljö- och hälsoskyddsfrågor, inte vad nämnden benämns.

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

### **Förelägganden**

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

*Ett föreläggande får förenas med vite.*

Paragrafen reglerar tillsynsmyndigheternas möjligheter att besluta om förelägganden. Den motsvarar i huvudsak de hittillsvarande 3 kap. 9 och 11 §§. Genom ändringen genomförs artikel 7.5 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

Paragrafen är tillämplig både på den tillsynsmyndighet som bestäms av regeringen enligt 5 § och på kommunen när den är tillsynsmyndighet enligt 5 a §.

Förelägganden kan enligt *första stycket punkt 1* 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. Enligt *punkt 2* 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 som regleras i 3 kap.

Några hinder att besluta om förelägganden för en brist som är föremål för beslut om sanktionsavgift enligt 11 a § finns inte. Det kan alltså tänkas att en överträdelse, till exempel av skyldigheten att ha en godkänd avfallshanteringsplan, leder till att en sanktionsavgift påförs. Om överträdelsen inte upphör trots påförande av sanktionsavgiften finns det alltså en möjlighet att rikta ett föreläggande mot den ansvarige. Däremot får en sanktionsavgift inte påföras om ett beslut om föreläggande förenat med vite har fattats och tillsynsmyndigheten har ansökt om utdömande av vitet, se 11 c §.

Enligt *andra stycket* får ett föreläggande förenas med vite. Det finns inte någon skyldighet att förena ett föreläggande med vite. En åtgärd som vidtas av tillsynsmyndigheten mot en enskild får inte vara mer ingripande än vad som krävs för att uppnå målet med åtgärden. En sådan proportionalitetsbedömning bör innebära att i normalfallet bör ett föreläggande inte förenas med vite om det inte framstår som nödvändigt för att den enskilde ska följa föreläggandet. Bestämmelser om vite finns i lagen (1985:206) om viten.

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

*En kommun får meddela föreskrifter om avgifter till kommunen för tillsyn enligt 5 a § och för godkännande av planer för mottagning och hantering av avfall från fartyg enligt 3 kap. 9 §.*

Paragrafen innehåller bemyndiganden om avgifter. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.5.

*Andra stycket* är nytt. Enligt stycket får en kommun meddela föreskrifter om avgifter till kommunen avseende två typer av handläggning, dels den tillsyn som en kommun ska utföra enligt 5 a §, dels för beslut om att godkänna avfallshanteringsplaner som är kommunens uppgift enligt 3 kap. 9 §.

## **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 en skyldighet att

1. upprätta och inneha en godkänd avfallshanteringsplan enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 §,

2. se till att det finns anordningar för mottagning av avfall från fartyg enligt 3 kap. 1–3 och 7 §§ eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till de paragraferna,

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

4. lämna avfall från fartyget i en mottagningsanordning 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 §, eller

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

Paragrafen är ny och behandlar vilka överträdelse 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 5.6.1, 5.6.2 och 5.6.4.

Det är tillsynsmyndigheten som fattar beslut om att påföra sanktionsavgift. Vem som utövar tillsyn följer av 5 och 5 a §§.

Paragrafen innebär att det finns en skyldighet att påföra en sanktionsavgift om det kan konstateras att en överträdelse har skett. Det finns alltså inte något val för tillsynsmyndigheten att avstå från att påföra sanktionsavgift. Däremot kan tillsynsmyndigheten under vissa omständigheter enligt 11 d § helt eller delvis avstå från att ta ut sanktionsavgiften.

Vidare ska nämnas att de skyldigheter som avses i paragrafen inte är absoluta. Med stöd av de bestämmelser som paragrafen hänvisar till kan meddelas föreskrifter om undantag eller dispens från skyldigheterna. Det är till exempel möjligt att en hamn med stöd av en sådan föreskrift om undantag eller ett beslut om dispens anger i sin avfallshanteringsplan att hamnen inte har några mottagningsanordningar (jfr punkt 2 nedan). I ett sådant fall har någon överträdelse inte skett och någon sanktionsavgift kan inte påföras.

*Punkt 1* avser överträdelse av en skyldighet att upprätta och inneha en godkänd avfallshanteringsplan om en sådan skyldighet följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § 4. Sanktionsavgift ska alltså påföras både vid avsaknad av en avfallshanteringsplan och när det finns en avfallshanteringsplan men planen inte är godkänd. Om avsaknaden av ett godkännande av planen till exempel beror på omständigheter hos den godkännande myndigheten kan jämningsmöjligheten i 11 d § aktualiseras.

*Punkt 2* avser överträdelse av en skyldighet att se till att det finns mottagningsanordningar. Var sådana anordningar ska finnas och vem som ansvarar för dessa följer av 3 kap. 1–3 §§ och i föreskrifter som har meddelats med stöd av de paragraferna. Punkten är tillämplig inte bara vid



en ren avsaknad av sådana mottagningsanordningar, utan även för det fall det finns anordningar, men dessa till exempel är trasiga eller på annat sätt inte uppfyller de krav på anordningarna som gäller enligt 3 kap. 7 § eller i verkställighetsföreskrifter rörande den paragrafen. Om en mottagningsanordning uppfyller dessa krav ska det inte påföras någon sanktionsavgift. I en situation när ett fartyg inte kan lämna sitt avfall på grund av att mottagningsanordningen är full måste det beaktas exempelvis om anordningen har varit rätt dimensionerad för de fartyg som normalt trafikerar hamnen och om det varit en onormal anhopning av fartyg som använt mottagningsanordningen nära i tiden före den aktuella händelsen för att avgöra om någon överträdelse har skett eller inte. Slutligen ska nämnas att de föreskrifter som får meddelas med stöd av 3 kap. 1–3 §§ kan innebära att det inte behöver finnas mottagningsanordningar för visst avfall eller över huvud taget i en hamn. Till exempel skulle föreskrifterna kunna innebära att en hamn får hänvisa till en mottagningsanordning i en annan hamn, om detta beskrivs i hamnens avfallshanteringsplan.

*Punkt 3* avser överträdelser av en skyldighet att i förväg anmäla vilket avfall som fartyget avser att lämna. Föreskrifter om sådan skyldighet får meddelas med stöd av 3 kap. 8 § 2.

*Punkt 4* avser överträdelser av en skyldighet att lämna avfall från fartyg i en mottagningsanordning. Föreskrifter om sådan skyldighet får meddelas med stöd av 3 kap. 8 § 1.

*Punkt 5* avser överträdelser av en skyldighet att lämna kvitto på mottaget avfall. Föreskrifter om sådan skyldighet får meddelas med stöd av 3 kap. 8 § 5.

*Punkt 6* avser överträdelser av en skyldighet att rapportera uppgifter på avfallsmottagningskvittot. Föreskrifter om sådan skyldighet får meddelas med stöd av 3 kap. 8 § 5. Rapporteringen ska enligt direktivet ske i SafeSeaNet. Ett kvitto behöver inte utfärdas för varje enskild avfallstyp. Beroende på vem som ansvarar för de olika mottagningsanordningarna i en viss hamn kan kvittot antingen omfatta varje separat avfallstyp eller flera typer av avfall. För att en överträdelse ska anses ha skett krävs inte att underlåtelserna att rapportera avser samtliga kvitton, eller samtliga uppgifter i ett och samma kvitto. Det räcker att någon av uppgifterna inte rapporteras för att sanktionsavgift ska påföras. Däremot kan det bli fråga om jämkning av avgiften beroende på hur mycket uppgifter som saknas i rapporteringen, se 11 d §.

*Punkt 7* avser överträdelser av en skyldighet att spara förhandsanmälan och avfallsavlämningskvittot för det avlämnade avfallet ombord. Föreskrifter om sådana skyldigheter får meddelas med stöd av 3 kap. 8 § 2 och 5. Det kan förekomma att flera kvitton lämnas till fartyget, se också kommentaren till punkt 6. Det är i så fall tillräckligt för påförande av sanktionsavgift att något av kvittona inte finns ombord.

*Punkterna 1 och 2* hänvisar till skyldigheter som är avsedda att i princip uppfyllas vid ett tillfälle och som därefter inte kräver några ytterligare åtgärder. Om en sanktionsavgift har påförts för en överträdelse som avses i någon av de punkterna, och den ansvarige inte åtgärdar bristen, och det fortfarande är samma överträdelse som pågår, kan någon ny sanktionsavgift inte påföras. Däremot kan förutsättningar finnas att i en sådan situation besluta om föreläggande att åtgärda bristen. Först om överträdelserna avser någon annan brist än den som ledde till påförandet av

den första sanktionsavgiften, kan en ny sanktionsavgift påföras. Exempelvis när en avfallshanteringsplan ska godkännas på nytt, vilket enligt direktivet ska ske inom högst fem år, eller om det är fråga om olika fel i mottagningsanordningarna kan förutsättningar finnas att påföra en ny sanktionsavgift.

De skyldigheter som *punkterna 3–7* hänvisar till är däremot till sin natur begränsade i tiden genom att de ska uppfyllas inför eller efter varje anlöp till en hamn. Inför och efter nästa anlöp uppstår nya skyldigheter av samma slag och en överträdelse av varje sådan skyldighet kan leda till påförandet av en ny sanktionsavgift.

Av ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna framgår när en överträdelse ska ha skett för att en sanktionsavgift ska få påföras.

**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 om vem som ska påföras avgiften. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.3.

Kravet i artikel 16 i direktivet att de sanktioner som medlemsstaten inför ska vara effektiva, proportionella och avskräckande ska tillämpas även vid fastställandet av nivåerna på de sanktionsavgifter som ska gälla vid överträdelser. Därutöver kan vid fastställande av avgiftsnivåerna beaktas exempelvis överträdelsen allvarighet, 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 emellertid inte uteslutas att det i vissa fall är lämpligare att avgiften påförs någon annan. Exempelvis kan det tänkas att en sanktionsavgift för överträdelser av skyldigheter som åligger befälhavaren i vissa fall bör påföras 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 påförande av sanktionsavgift när det finns ett vitesföreläggande avseende samma överträdelse. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.2.

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 5.6.4.

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 att full sanktionsavgift påförs. En överträdelse av de grundläggande skyldigheterna att ha en mottagningsanordning eller att lämna allt avfall i anordningen bör endast i undantagsfall 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 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 exempelvis medför ekonomiska svårigheter för ett litet rederi eller för en liten småbåtshamn som drivs ideellt, kan förutsättningar finnas för nedsättning på denna grund. Det kan vidare tänkas att små rederier eller 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 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. Om så inte har skett inom två år från det att överträdelsen ägde rum får någon sanktionsavgift inte beslutas.*

*Ett beslut om sanktionsavgift ska delges.*

Paragrafen är ny och behandlar bl.a. preskriptionstiden för sanktionsavgifter. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.4.

*Första stycket* innebär att den som avgiften gäller måste ha fått tillfälle att yttra sig innan en sanktionsavgift beslutas. Möjligheten att göra undantag från kommunikationsskyldigheten enligt 25 § förvaltningslagen (2017:900) gäller därmed inte vid beslut om sanktionsavgift. Den som avgiften gäller ska ha fått tillfälle att yttra sig inom två år från det att överträdelsen ägde rum, annars får någon sanktionsavgift inte beslutas. Om en överträdelse fortsätter att pågå till följd av att den ansvarige inte rättar till bristen, till exempel vid en sådan överträdelse som avses i 11 a § 1 eller 2, är det tillräckligt att kommunikation sker inom två år från det att överträdelsen upphörde för att en sanktionsavgift ska kunna åläggas. Bevisbördan för att kommunikation har skett ligger på tillsynsmyndigheten.

*Andra stycket* innebär att ett beslut om sanktionsavgift ska delges den avgiftsskyldige med hjälp av något av de förfaranden för delgivning som regleras i delgivningslagen (2010:1932).

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

*Sanktionsavgiften tillfaller staten.*

Paragrafen är ny och reglerar inom vilken tid och till vem en sanktionsavgift ska betalas. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.5.

Av *första stycket* framgår att huvudregeln är att avgiften ska betalas inom 30 dagar från det att beslutet har fått laga kraft. Tillsynsmyndigheten har emellertid en möjlighet att besluta om en annan betalningsfrist. I så fall ska avgiften betalas inom den tid som anges i det beslutet. Om en sådan särskild tidsfrist för betalning har beslutats och beslutet överklagas, kan det inte uteslutas att tidsfristen passeras innan en domstolsprövning sker och beslutet vinner laga kraft. I sådant fall innebär paragrafen att betalning ska ske inom 30 dagar från det att domen, och därmed beslutet, vunnit laga kraft. Regeringen bestämmer till vilken myndighet sanktionsavgiften ska betalas.

I *andra stycket* anges att sanktionsavgifterna tillfaller staten. Beslut om att påföra sanktionsavgift fattas antingen av den myndighet som regeringen bestämmer (5 §) eller av kommun (5 a §) beroende på bland annat vilken typ av hamn överträdelse har skett i. Avgifterna tillfaller alltså staten oavsett vilken tillsynsmyndighet som har påfört avgiften.

**11 g §** *Om sanktionsavgiften inte har betalats inom den tid som följer av 11 f §, ska den obetalda avgiften lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.*

Paragrafen är ny och behandlar indrivning av en obetald sanktionsavgift. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.5.

Innebörden av paragrafen är att om avgiften inte betalas inom den tid för betalning som gäller enligt 11 f §, är tillsynsmyndigheten skyldig att lämna den obetalda avgiften för indrivning.

**11 h §** *En sanktionsavgift faller bort om beslutet om avgiften 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 5.6.5.

## **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 5.5.

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 de uppräknade paragraferna i kapitlet ska innehålla.

Hänvisningen till 6 b § ändras till följd av den paragrafens nya lydelse.

## 9 kap. Överklagande m.m.

**2 §** Beslut som rör en sådan fråga som avses i 3 kap. 9 §, 6 kap. 5 b och 11 a §§ och 7 kap. 4 § första stycket och 5, 6, 6 a och 6 b §§ får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

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 5.7.

*Första stycket* ändras så att även beslut som rör prövning av frågor om att godkänna en hamns avfallshanteringsplan och beslut om att påföra sanktionsavgift får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Stycket omfattar vidare efter ändringen även en kommuns beslut när det gäller de nämnda typerna av ärenden och en kommuns förelägganden vid tillsyn över fritidsbåtshamnar.

**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 utskottsbalken 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 5.6.5.

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 överträdelse av beslut som har meddelats med stöd av EU-förordningen nr 530/2012. Den förordningen 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 oaktsamhet underlåter att se till att fartyget genomgår sådan besiktning som anges i 6 kap. 1 §.

Paragrafen innehåller straffbestämmelser. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.1.

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

I *punkt 4* görs en redaktionell ändring.

#### 5 § Till böter döms

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.

Paragrafen innehåller straffbestämmelser. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.1.

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.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2023.
2. Någon sanktionsavgift ska inte påföras för överträdelse som har skett före ikraftträdandet.
3. När det gäller överträdelse av någon som driver verksamhet på sådana platser som avses i 3 kap. 9 § första stycket ska någon sanktionsavgift inte påföras om överträdelsen har skett före den 1 januari 2024.

*Punkt 1* anger vilken dag som lagändringarna träder i kraft.

*Punkt 2* innebär att någon sanktionsavgift inte ska påföras för överträdelse som har skett före ikraftträdandet.

*Punkt 3* innebär att överträdelse som har begåtts av den som ansvarar för verksamhet på sådana platser som avses i 3 kap. 9 § första stycket, dvs. i praktiken fritidsbåtshamnar, inte ska leda till att någon sanktionsavgift påförs om överträdelsen har begåtts före den 1 januari 2024.

## **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. Ansvarsbestämmelser**

#### **Straff**

**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 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 som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däcks- eller maskinpersonalen 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 *genomgår* tillsyn eller redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att se till att rederiverksamhet *genomgår* 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.

*Punkt 8* ändras redaktionellt.

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 iaktas 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 havsföreningar, 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 uppmanas 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 sorterar ofta ombord på fartyg i enlighet med internationella normer och standarder, och unionsrätten bör säkerställa att dessa insatser för avfallsortering 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 inlandsjöfart. 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 inlandsjöfart, 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>(\*)</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.

(\*) 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 bortskaffas 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 avfallsorteringen 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, jämförd 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 rådets 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 avfallsortering 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 hamnanlöp. 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 lastägarans 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, möjliga 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 avlämningsskyldigheten 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 anlöpshamn, 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 tidtabelle-bunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp, i synnerhet klagörande 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 avtalslutande 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 sjöfartsinformationsystem (nedan kallat GISIS).
- (43) IMO:s konsoliderade vägledning föreskriver IMO rapportering av påstådda brister hos mottagningsanordningar i hamn. Enligt det förslaget 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 flaggstat och hamnstat 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 föroreningar 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 uppfisat 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, Azorererna, 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 framdrivningsätt, 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 bortskaflande, inklusive förberedelse för återvinning eller bortskaflande,
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 ackumulatörer och förbrukade batterier och ackumulatörer 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 förhandsmälan 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 mottagningsanordningar 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 (specifera)	

## 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 NETTOINTÅKTER FRÅN DRIFT OCH ADMINISTRATION AV MOTTAGNINGSANORDNINGAR I HAMN

Direkta kostnader	Indirekta kostnader	Nettointäkter
<p>Direkta driftskostnader som uppstår vid den faktiska avlämningen av avfall från fartyg, inklusive de kostnader som anges nedan.</p> <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 avfallsavlämnings-kvitton till fartyget, rapportering.</li> </ul>	<p>Indirekta administrativa kostnader som uppstår vid ledningen av systemet i hamnen, inklusive de kostnader som anges nedan.</p> <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>	<p>Nettointäkter från system för avfallshantering och tillgänglig nationell/regionalt finansiering, inklusive de inräktningsfaktorer som anges nedan.</p> <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>



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

Härigenom 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

<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

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.

**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 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

<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. Bilaga 2

*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 hamn med stöd av Europa-

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 Europa-

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

parlamentets 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.

parlamentets 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 innehålla uppgift om de åtgärder

Beslut enligt 4, 5, 6 a eller 6 b § om förbud ska innehålla uppgift om de åtgärder som ska vidtas för

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

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

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

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

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.



Bilaga 2

*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>39</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>40</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 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 av någon annan än redaren eller ägaren,

<sup>39</sup> Senaste lydelse 2017:306.

<sup>40</sup> Senaste lydelse 2009:59.

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.

## Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har lämnat remissvar: Avfall Sverige, Domstolsverket, Falkenbergs kommun, Förvaltningsrätten i Linköping, Gotlands tingsrätt, Göteborgs kommun, Havs- och vattenmyndigheten, Havsmiljöinstitutet, Helsingborgs kommun, Hovrätten för Västra Sverige, Hudiksvalls kommun, Härnösands kommun, Höör kommun, Jordbruksverket, Jönköpings kommun, Kammarrätten i Jönköping, Kungsbacka kommun, Kustbevakningen, Luleå tingsrätt, Länsstyrelsen i Kalmar, Länsstyrelsen i Västerbotten, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Länsstyrelsen i Skåne, Länsstyrelsen i Stockholm, Malmö kommun, Naturvårdsverket, Norrköpings kommun, Nykvarns kommun, Sjöbefälsföreningen, Sjöfartsverket, Skärgårdsredarna, Stiftelsen Håll Sverige rent, Stockholms kommun, Sundsvalls kommun, Svensk sjöfart, Svenska båtunionen, Sveriges fiskares producentorganisation, Sveriges hamnar, Sveriges kommuner och regioner, Sweboat, Swedish Pelagic Federation, Tillväxtverket, Tjörns kommun, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Umeå kommun, Varbergs kommun, Värmlands tingsrätt, Åklagarmyndigheten och Örnsköldsviks kommun.

Yttranden har också inkommit från Luleå hamn och Nordanstigs kommun.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Arjeplogs kommun, Boverket, Bromölla kommun, Båstad kommun, Fiskbranschens riksförbund, Gotlands kommun, Göteborgs universitet, Haparanda kommun, Havs- och kustfiskarnas producentorganisation, Integritetsskyddsmyndigheten, IVL Svenska miljöinstitutet AB, Kalmar kommun, LO, Luleå kommun, Matfiskodlarna, Mora kommun, Mörbylånga kommun, Piteå kommun, Producentorganisationen kustfiskarna Bottenhavet, Riksföreningen gästhamnar i Sverige, RISE Research Institutes of Sweden AB, SACO, SEKO, Simrishamns kommun, Skärgårdsstiftelsen, Sotenäs kommun, Strömstads kommun, Sveriges insjöfiskares centralförbund, Svenska kryssarklubben, Sveriges sportfiske- och fiskevårdsförbund, Säffle kommun, TCO, Transportarbetareförbundet, Vingåkers kommun, Världsnaturfonden, Återvinningsindustrierna och Östhammar kommun.