



Göteborg den 16 augusti 2022

Transportstyrelsen
sjofart@transportstyrelsen.se

Synpunkter från SFPO i anledning av remiss av Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg, dnr TSF 2020-74

Sveriges Fiskares PO (SFPO) företräder cirka 250 fiskefartyg som är verksamma inom det demersala fisket. Våra medlemmar bedriver fiske på naturens och förvaltarens villkor. Vi har medlemmar längs hela den svenska kusten, från Koster till Kalix. SFPO står för ett långsiktigt hållbart fiske och våra medlemmar är bland de bästa när det handlar om skonsamhet, selektivitet och kvalitet.

Havs fisket lider stort av förluster i form av förstörd fångst orsakad av föroreningar i havet. Fartyg slänger ofta exempelvis färgburkar samt oljedunkar och -fat överbord. Problemet är så utbrett att det inte går att fiska i närheten av stora farleder. Myndigheter bör genast undersöka havsbotten i och runt farlederna och ordna en skärpt kontroll.

Det remitterade förslaget innebär:

- att det införs bestämmelser om undantag från obligatorisk avfallsavlämning då fartyget har tillräcklig särskild lagringskapacitet;
- att ankarplatser i hamn undantas från tillämpning av avfallsanmälan, avfallsavlämning och kostnadstäckning;
- att det införs bestämmelser om avfallsavlämningskvitto;
- att de krav som gäller vid ansökan om undantag från avfallsavlämning och avfallsanmälan skärps;
- att passivt uppfiskat avfall definieras som avfall;

- att animaliska biprodukter ska anmälas som en separat avfallstyp; samt
- att ett nytt kapitel om fartygens avfallsavlämning införs och att det i de kapitel som berörs införs hänvisningar till det nya kapitlet.

Föreskriftsförslaget som nu remitteras utgår från de lag- och förordningsändringar som Regeringskansliet har presenterat i PM ”Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg”. SFPO ingav den 21 mars 2022 synpunkter på nämnda PM till Infrastrukturdepartementet, dessa synpunkter återges som bilaga till detta yttrande. Planerat datum för ikraftträdande är den 1 november 2022.

Nedan kommenteras förslagets olika delar:

- A. Förändring av undantag från obligatorisk avlämning av avfall vid varje hamnanlöp då tillräcklig särskild lagringskapacitet finns (artikel 7.4)*

Förslaget, att upphäva den nuvarande striktare svenska regleringen, är bra.

- B. Ankarplatser i hamnar får undantas från tillämpning av avfallsanmälan, avfallsavlämning och kostnadstäckning (artikel 3.1)*

Förslaget, att införa en reglering som undantar ankarplatser från tillämpning av anmälan och avlämningskrav, är bra.

- C. Bestämmelser om avfallsavlämningskvitto införs, vilket innefattar krav på att hålla kvittot tillgängligt ombord samt rapportering av uppgifter (artikel 7.3)*

Alternativ till vad som anges i direktivet saknas, se nedan vad avser de som träffas av regleringen (300 BRT eller 45 m).

- D. Förutsättningar för att få undantag från obligatorisk avfallsavlämning för fartyg i reguljär linjetrafik har skärpts (artikel 9)*

Alternativ till vad som anges i direktivet saknas.

- E. Passivt uppfiskat avfall räknas som avfall från fartyg och omfattas därmed av krav på avlämning (artikel 2.3)*

Alternativ till vad som anges i direktivet saknas.

- F. Animaliska biprodukter*

Alternativ till vad som anges i direktivet saknas.

- G. Införlivande av MARPOL bilaga V – fritidsfartyg*

Förslaget, att 12 kap. som handlar om fast avfall läggs till som undantag från huvudregeln, är bra.

- H. Svåröverskådlig struktur*

Förslaget, att samla bestämmelserna i ett nytt kapitel, är bra.

I. Icke enhetliga säkerhetsbestämmelser

Bra förslag.

Vad gäller de som berörs (avsnitt 4) så anges att alla fartyg över 300 BRT som anlöper svenska hamnar berörs av A, B, C och F. SFPO vill påtala vad gäller C det som anges i sista stycket i bilagan till detta yttrande: ”Vi tolkar skrivningen i artikel 6 i direktiv 2019/883/EU, med dess hänvisning till tillämpningsområdet enligt artikel 2 i direktiv 2002/59/EG, som att fiskefartyg under 45 meter längd inte omfattas av skyldigheten till förhandsanmälan, rapportering av avfallshanteringskvitto eller att spara dessa uppgifter ombord.”

Vad gäller E undrar vi hur bedömningen om 3 minuter har gjorts? I övrigt hänvisas till våra synpunkter som återfinns som bilaga till detta yttrande.

SVERIGES FISKARES PO

Peter Ronelöv Olsson
Ordförande

Fredrik Lindberg
Ombudsman

I promemorian lämnas förslag till hur direktiv (EU) 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg ska genomföras i lag och förordning. Det föreslås att den plan för mottagning och hantering av avfall från fartyg som hamnar är skyldiga att ha även ska vara godkänd. Godkännandet ska göras av Transportstyrelsen när det gäller handels- och industrihamnar och av kommunerna när det gäller fritidsbåtshamnar. En skyldighet att i hamn även lämna avfall som fastnat i fiskenät föreslås. Principen om s.k. no-special-fee för mottagning av avfall från fartyg tas enligt förslaget bort från lag, och Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att ta ut avgifter i hamn för mottagning av avfall från fartyg. Tillsynen när det gäller fritidsbåtshamnarnas skyldigheter föreslås i fortsättningen utföras av den kommun där fritidsbåtshamnen finns. Vid överträdelser ska sanktionsavgift påföras. Lag- och förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 november 2022.

SFPO välkomnar förbättringar på området, dock ser SFPO en fara i en överbyråkratisering och vill betona en pragmatisk ansats. Verkligheten idag är att yrkesfiskare tar med sig marint skräp och där mottagningskapacitet saknas själva bekostar ett omhändertagande av skräpet. Yrkesfisket är med andra ord redan idag i högsta grad en ansvarstagande aktör.

Hamnansvariga måste fullgöra sina skyldigheter i denna del, något som inte fungerat som tänkt. SFPO anser därför att förslaget att underlåtenhet att fullgöra denna skyldighet bestraffas genom ett påförande av en sanktionsavgift är rätt väg att gå.

Angående förhandsanmälan av avfall, som föreskrivs i direktivet, anser SFPO att det är fel ansats. Ansatsen borde vara att i största möjliga mål underlätta för mottagningen av avfall, inte att lägga ytterligare en administrativ börda på aktörer.

Vad gäller kostnadstäckning är det fel ansats att avgiftsbelägga annat än avfall direkt hänförligt till det aktuella fartyget. Fartyg som erhåller och ilandför avfall som inte genererats av det aktuella fartyget bör premieras och belönas för sin insats att ilandföra sådant avfall – positiv incitamentsstyrning. I 4.3.3 föreslås att Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om skyldighet att avlämna passivt uppfiskat avfall i hamn. Att passivt uppfiskat avfall avlämnas i hamn är positivt för den marina miljön. Sådant avlämnande bör således premieras för att säkerställa största möjliga nytta.

I 4.11 framgår att skyldigheten att förhandsanmäla, liksom att rapportera uppgifter från avfallsavlämningskvittot, gäller för fartyg med en bruttodräktighet överstigande 300 ton. Vi tolkar skrivningen i artikel 6 i direktiv 2019/883/EU, med dess hänvisning till tillämpningsområdet enligt artikel 2 i direktiv 2002/59/EG, som att fiskefartyg under 45 meter längd inte omfattas av skyldigheten till förhandsanmälan, rapportering av avfallshanteringskvitto eller att spara dessa uppgifter ombord. SFPO anser att de skyldigheter som följer av nationell lagstiftning inte ska gå utöver vad som krävs enligt EU:s direktiv. Kravet att elektroniskt förhandsanmäla och rapportera samt spara uppgifter kan tyckas som en mindre börda, men förslaget om denna ytterligare börda måste ses i en samlad bild av yrkesfiskets administrativa bördor. Behovet av regelförenkling på fiskets område är påtagligt såsom också konstaterats av riksdagen.