

Näringsdepartementet
Enheten för transportpolitik

103 33 STOCKHOLM

Vår ref: Anders Klingström

Stockholm den 27 mars 2003

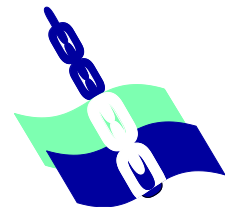
Hamnarna, fartygen och mottagningen av avfall: synpunkter på regelverket från förbundet Sveriges Hamnar

Under de två år som förflutit sedan Östersjöstrategin infördes har Sveriges Hamnars medlemsföretag fått en hel del erfarenheter av mottagningen av fartygsavfall. Utifrån dessa erfarenheter vill vi delge Näringsdepartementet vår principiella syn på regelverket och följderna av det generella avgifts-systemet, här illustrerat av det sätt som länsvatten i allt högre grad lämnas iland i hamnarna. Vår avsikt är att med denna skrivelse som utgångspunkt inleda en konstruktiv diskussion med berörda instanser i regeringskansliet i syfte att åstadkomma förändringar i regelverket, till gagn för såväl hamnar och rederier som för miljön.

Allmänt om regelverket

Sveriges Hamnar har vid många tillfällen framfört synpunkter på den svenska vattenföreningarslagstiftningen. I Sverige har vi levt med den i över tjugo år och när ett regelverk liknande det svenska systemet skulle komma att införas inom Östersjöområdet och EU såg förbundet det som positivt. Med samma villkor för alla hamnar i vårt närområde skulle de svenska hamnarna inte längre påtvingas rollen som soptipp för fartyg som vet att utnyttja det svenska systemet till bristningsgränsen.

Men sedan vi sett hur Östersjöstrategin tillämpas av flertalet övriga länder runt Östersjön och hur EU-direktivet är betydligt flexiblere på avgörande punkter, kan vi konstatera att förhållandena inte har blivit bättre för våra medlemsföretag. *Det är alltså en oproportionellt stor del av fartygens avfall som lämnas i just de svenska hamnarna.*



Som inledningsvis nämnts illustreras läget väl av problematiken kring det oljehaltiga länsvattnet. *Det oljehaltiga avfall som lämnas i svenska hamnar består nämligen till största delen av vatten, beroende på att många fartyg låter bli att använda länsvattenseparatorerna ombord.* Detta menar vi är en direkt följd av att det svenska regelverket för tillämpning av Östersjöstrategin inte tillåter att det individuella fartyget debiteras för den mängd avfall det lämnar.

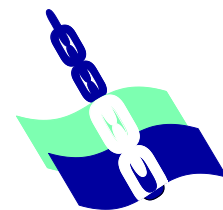
Konsekvenserna av att dessa separatorer inte används är att länsvatten blandas med oljeresor som uppstår efter rening av smörjolja och brännolja (egentlig sludge) samt spill från maskinrummet. Denna blandning pumpas iland och transporteras bort för att tas om hand och renas vid en destruktionsanläggning. I de flesta fall krävs långa lastbilstransporter till destruktionsanläggningen. Dessa skulle kunna minimeras om vattnet hade separerats bort redan ombord.

Allt detta sker till skyhöga kostnader. Men *det "skyldiga" fartyget belastas endast med en liten del av kostnaden* för omhändertagandet av oseparatorat, oljehaltigt vatten (dessutom slipper det kostnaderna för drift och underhåll av separatorerna); återstoden finansieras av det övriga fartygskollektivet.

Förändringar på kort sikt

Vattenföreningenslagen avser att värna om vattenmiljön, men gör inte det när det gäller rening av länsvatten. Den utrustning, separata uppsamlings-tankar för länsvatten och spillolja samt för rening av länsvatten som enligt SJÖFS 1985:19 ska finnas på varje fartyg (med vissa undantag) måste rimligtvis vara avsedd att också användas. Förbundet menar att *det åligger myndigheterna att tillse att så också sker.*

Vi anser att den svenska lagstiftningen bör ändras så att den harmonierar med de villkor som gäller för övriga europeiska hamnar. Gentemot det nyligen implementerade EU-direktivet finns två avgörande skillnader. Avgiftssystemet behöver inte vara till 100 % generellt, det räcker med 30 %. För fartygen är undantagen från skyldighet att lämna avfallet i varje hamn även generösare. Dessa två skillnader medför att de *svenska hamnarna drabbas av betydligt högre kostnader än sina europeiska konkurrenter*, i och med att redare kan kalkylera med var det är billigast att lämna sitt avfall och följaktligen gör det i svenska hamnar.



Vidare tolkas och tillämpas Östersjöstrategin på olika sätt i de anslutna staterna. I Danmark t ex tillåts hamnarna att debitera fartygen för den mängd driftsavfall som är större än vad som alstrats sedan senaste hamnanlöp. Därigenom fördelas kostnaderna på alla hamnar i samma utsträckning. I svensk lagstiftning finns inte ens möjligheten för hamnar att debitera *merkostnader för stora avfallsmängder* som lämnas på grund av att fartyg inte uppfyllt sin skyldighet att lämna avfall i tidigare anlöpta hamnar. En snar anpassning till det danska betraktelsesättet är mycket önskvärd. Om inte så sker, hemställer förbundet att regeringskansliet tillser att tillämpningen av det gemensamma regelverket blir enhetlig, så att inte svenska hamnar missgynnas på det sätt som nu sker.

Åtgärder på längre sikt

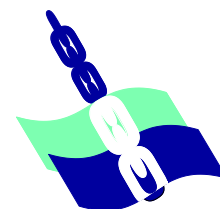
Sveriges Hamnars principiella uppfattning är att avfallsmottagning är en tjänst som ska hanteras som alla andra tjänster ett fartyg behöver, d v s där den som utför tjänsten tar betalt av den som utnyttjar tjänsten.

Det innebär att förbundet anser att regelverket för omhändertagande av fartygsavfall är feltänkt och bör ändras i väsentliga delar. Framförallt avgiftssystemet, 100 % no special fee principen, är förlegad och går tvärs mot de instrument som lagstiftaren i andra sammanhang använder sig av för att förmå olika verksamhetsutövare att minska sin miljöpåverkan.

Finns ett ansvar för den verksamhetsutövare som genererar avfallet att ta hand om det och själv stå för de kostnaderna det är förenat med så inriktar sig denne med all sannolikhet på att minska avfallsmängderna och inte, som i exemplet med länsvattnet, göra precis tvärtom.

Vi inser naturligtvis att en ändring av regelverket i Sverige kräver justeringar i internationella konventioner, främst HELCOMs. Men dessa bygger på gamla förlegade uppfattningar att redare inte är kapabla att ta hand om sitt eget avfall på ett seriöst sätt. Minsta krav på en praktisk insats eller ekonomisk konsekvens förutsätts av lagstiftaren leda till att fartygens befälhavare väljer att dumpa avfallet till sjöss.

Sveriges Hamnar är förvissat om att det nuförtiden inte förhåller sig riktigt så illa. Miljömedvetenheten hos rederierna ökar, även om det liksom i andra branscher finns undantag. *Något slags direkt avgift skulle leda till minskade*



kostnader för det stora flertalet redare. De skulle själva kunna påverka sina kostnader genom att minimera avfallsmängderna, genom att lämna avfall på ett rationellt sätt och genom att slippa lämna avfall och/eller få kostnader i varje hamn fartygen besöker. För den minoritet rederier som inte kommit så långt i sitt miljötankande kan utökade övervaknings- och sanktionsmöjligheter tillgripas. Detta skulle ersätta dagens omoderna, byråkratiska och administrativt tillkrånglade system, som är baserat på den felaktiga förutsättningen att alla rederier/befälhavare betar sig ansvarslost.

Sammanfattningsvis är förbundets uppfattning att lagstiftaren bör fundera på om dagens system kring fartygens avfallsomhändertagande är rätt tänkt. I andra sammanhang (i Sverige såväl som i EU) anses ekonomiska styrmedel vara en av de bästa metoderna för att främja höga miljöprestanda. Det ger incitament att gå längre än vad som föreskrivs i lagar och bestämmelser när det gäller användandet av bästa tillgängliga teknik.

Men när det gäller frågan om fartygsavfall och rederiföretagens ansvar har man gjort precis tvärtom; tagit bort alla ekonomiska följder för det fartyg som skapar stora mängder avfall och istället flyttat kostnaderna till hela fartygskollektivet via det generella avgiftssystemet. Förbundet menar därför att *tiden är mogen att utvärdera om detta system, i ljuset av modernare miljölagar, är ändamålsenligt. Dessutom bör effekterna för Östersjömiljön noga studeras, med beaktande av hur regelverket tillämpas i kuststaterna.*

SVERIGES HAMNAR
Branschavdelningen

Maria Nygren

Kopia: Miljödepartementet
Sjöfartsverket
Sveriges Redareförening
Sveriges Skeppsmäklareförening