

Høringsnotat

Høring av forslag om endringer i forurensningsforskriften kapittel 20 om levering og mottak av avfall og lasterester fra skip og forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger.

Bakgrunnen for forslaget er EUs nye skipsavfallsdirektiv ((EU) 2019/883) som ble vedtatt 17. april 2019. Formålet med direktivet er å verne havmiljøet ved å øke tilgangen til og bruken av mottaksordninger for avfall fra skip i havner. Endringene er foreslått tatt inn i forurensningsforskriften kapittel 20 om levering og mottak av avfall og lasterester fra skip og forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Forslaget innebærer flere og tydeligere krav til oppfølging av og tilsyn med skip, utvider rapporteringskravene for noen typer skip og øker kravene til havners mottak av avfall.

De fleste kravene i kapittel 20 videreføres, men vi har foreslått noen endringer som både skjerper og letter på de eksisterende kravene for havner og skip. Det nye skipsavfallsdirektivet legger føringer for at avfall fra skip skal håndteres i tråd med EUs rammedirektiv for avfall, som Norge er forpliktet av gjennom EØS-avtalen. I tråd med disse føringene foreslår vi å endre kravene til mottaksordninger i havner, slik at avfall fra skip blir samlet inn og utsortert på en måte som legger til rette for økt ombruk og materialgjenvinning. Endringen skal sikre at avfall fra skip håndteres i tråd med forurensningsloven og vil medføre noen etableringskostnader for havner som ikke er tilrettelagt for mottak av sortert avfall. Kostnadene skal dekkes inn gjennom avfallsgebyrene som innkreves fra skipene som bruker havnen.

Vi anbefaler også endringer i kravet om at havner skal ha en godkjent avfallsplan. Gyldighetsperioden for avfallsplanen anbefaler vi å øke fra tre til fem år. Samtidig anbefaler vi å unnta mindre fritidsbåthavner fra kravet om avfallsplan. Dette vil gjelde fritidsbåthavner som er omfattet av kommunens avfallshåndtering og som informerer om avfallshåndteringen i havnen overfor brukerne. Endringene vil redusere arbeidsbyrden for havner, kommuner og statsforvaltere.

De anbefalte endringene forventes ikke å medføre vesentlig økte kostnader for skipsnæringen. De grunnleggende kravene til levering av avfall og rapportering som gjelder etter dagens forskrift er videreført. En større endring for skip er at det nye skipsavfallsdirektivet ikke lenger gir unntak fra å betale avfallsgebyr for fritidsbåter for høyst 12 personer og fiskefartøy. Vi har i vårt forslag fjernet dette unntaket. Dette har likevel liten praktisk og økonomisk betydning, da disse allerede i dag betaler for avfall de leverer gjennom båt- og gjesteplassavgifter. Nivået på det generelle avfallsgebyret skal tilpasses de faktiske kostnadene forbundet med avfallstjenesten som tilbys i havnen.

Det er foreslått et nytt vedlegg der kostnadene ved drift og administrasjon av mottaksordninger i havner er nærmere beskrevet. Mottak og behandling av oppfisket avfall forventes ikke å medføre en samfunnsøkonomisk merkostnad da dette avfallet i stor grad ivaretas allerede i dag. Vi anbefaler at kostnadene for mottak av oppfisket avfall dekkes av et generelt avfallsgebyr, som betales uavhengig om det leveres slikt avfall eller ikke. Dette vil kunne gi en merkostnad for fiskefartøy på 1000 til 1400 kroner i året. Alternative måter å organisere innsamling av avfallet, eksempelvis prøveordningen "Fishing for litter", er vurdert å koste mer per innsamlet tonnasje på grunn av høyere administrative

kostnader, og vi anbefaler derfor at prøveordningen "Fishing for litter" avsluttes når ordningen med et generelt avfallsgebyr for fiskefartøy er på plass.

Samlet vil de nye kravene bidra til redusert marin forurensning, blant annet gjennom inkludering av oppfisket avfall som en fraksjon som skal tas imot i havner og at kostnadene til håndteringen skal inngå i det generelle avfallsgebyret. Kravet om at havner skal kunne ta imot avfallet sortert forventes å bidra til økt ombruk og materialgjenvinning, noe som sikrer god ressursutnyttelse og reduserer uttak av nye råvarer. Innføring og utarbeidelse av nye digitale rapporteringsløsninger og økt tilsyn vil medføre kostnader for myndighetene. Kostnadsøkningen for økt tilsyn er beregnet til 1,2 millioner kroner året, men for digitale løsninger er det ikke mulig å tallfeste kostnad da formatene på rapporteringene ennå ikke er ferdige. Det er også positivt at avfallsgebyret vil bli mer enhetlig, gjennom spesifisering av hvilke kostnader skal dekkes av gebyret.

Vi forventer at de nye kravene vil bidra til likere vilkår, økt ombruk og materialgjenvinning av avfall og at mer avfall leveres i havn.

Vedlagt er forslag til endringsforskrift.

Vi ber om kommentarer til forslaget innen 07.01.2022.

Bakgrunn

Forurensningsforskriften kapittel 20 og miljø sikkerhetsforskriften gjennomfører EUs direktiv 2000/59 om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip, i norsk regelverk. EU vedtok den 17. april 2019 et nytt direktiv om mottaksanlegg i havner for levering av avfall fra skip (direktiv (EU) 2019/883, skipsavfallsdirektivet). Det nye direktivet erstatter dagens direktiv 2000/59/EF om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip. Samtidig endres direktiv 2010/65/EU om meldingsformaliteter for skip som ankommer og/eller går fra havner i medlemsstatene. Dette medfører at de norske forskriftene må endres, og forslag til endringer sendes med dette på høring.

Skipsavfallsdirektivet er vurdert som EØS-relevant, og er til vurdering i EFTA-landene. Når direktivet innlemmes i EØS-avtalen, vil Norge være forpliktet til å gjennomføre direktivet i norsk rett. Gjennomføringsfristen for direktivet i EU er 28. juni 2021. Det tas sikte på å gjennomføre direktivet ved at de overnevnte forskriftene endres, og endringsforslaget sendes nå på høring. Høringen gjøres med forbehold om at rettsakten tas inn i EØS-avtalen.

Forurensningsforskriften kapittel 20 er gitt med hjemmel i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) og lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet. Miljø sikkerhetsforskriften er gitt med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet. Klima- og miljødepartementet er ansvarlig myndighet og fastsetter endelig forskriftsendring etter høringen.

Direktivet har koblinger til EUs direktiv (EU) 2019/904 om plastprodukter, som har krav om innføring av utvidet produsentansvar for utstyr i plast fra fiskeri- og oppdrettsnæringen. Miljødirektoratet arbeider med gjennomføring av dette direktivet i norsk regelverk. En slik produsentansvarsordning kan på sikt bidra til å finansiere håndtering av avfall fra slikt utstyr som leveres til havn.

Hovedinnholdet i nytt direktiv

Formålet til det nye skipsavfallsdirektivet er å verne havmiljøet mot de negative virkningene fra utslipp av avfall fra skip ved å øke tilgangen til og bruken av mottaksordninger i havner. Det nye direktivet stiller

flere og tydeligere krav til oppfølging av og tilsyn med skip, utvider rapporteringskravene for noen typer skip og øker kravene til havners mottak av avfall.

For havnenes del opprettholder direktivet kravet om at havner skal ha tilstrekkelige mottaksordninger for å dekke et normalt behov for levering av avfall fra skip i den aktuelle havnen. Det nye direktivet stiller likevel et nytt krav om at mottaksordningene må gjøre det mulig å håndtere avfallet fra skip på en mer miljømessig forsvarlig måte, herunder at det sikres separat innsamling av utsortert avfall for å legge til rette for ombruk og materialgjenvinning av avfall fra skip.

Direktivet inneholder fortsatt et krav om godkjent avfallsplan i mange havner, men det åpner opp for at små fritidsbåthavner som har kommunal renovasjon kan fritas fra kravet om avfallsplan, se artikkel 5 (5). Gyldighetsperioden for en avfallsplan økes fra tre til fem år, jf. artikkel 5 (4). Det er også flere nye registreringskrav for informasjon fra skip og havner som skal tas inn i digitale systemer, hovedsakelig Safeseanet (SSN). I Norge er SSN Norway den nasjonale meldeportal der skipsfarten melder inn ankomst- og avgangsupplysninger til norske myndigheter og havner. Gjennom dette systemet melder skipene blant annet om mengde og type avfall som skal leveres i en havn. Havner som mottar anløps-/avgangsmeldinger skal også selv registrere og administrere sine havneopplysninger i den såkalte Havnemodulen i SSN Norway.

Direktivet inneholder noen justeringer i reglene om beregning av avfallsgebyr, se artikkel 8. Utgangspunktet er fremdeles at kostnadene ved driften av mottaksordningene i havner for avfall fra skip, unntatt lasterester, skal dekkes gjennom innkreving av en avgift fra skipene. Formålet med justeringene er å skape incentiver for levering av avfall fra skip i havnene, for på den måten å unngå marin forurensning. For å nå dette målet forplikter direktivet medlemsstatene til å sikre at skipene betaler en *generell avgift* som en del av avfallsgebyrene. Den generelle avgiften skal innkreves uavhengig av om det leveres avfall til mottaksordningen eller ikke, og skal gi skipene en rett til å levere avfall i havnen. Direktivets vedlegg 4 inneholder nærmere beskrivelser av hvilke kostnader som skal dekkes av den generelle avgiften. Det nye direktivet inneholder ikke lenger noe fritak fra avgiften for fiskefartøy og fritidsbåter godkjent for høyst 12 personer. Denne endringen innebærer at også disse skipene må betale den generelle avgiften. Når det nå innføres en generell avgift, forplikter direktivet blant annet medlemsstatene til å sikre at det ikke kreves noen direkte avgift for å levere avfall (utenom lasterester) som er omfattet av MARPOL vedlegg V, se artikkel 8 (2) (c). Oppfisket avfall skal være omfattet av denne ordningen.

Direktivet inneholder flere endringer *for skip*, som i stor grad består av harmonisering med krav i den internasjonale konvensjonen til forhindring av marin forurensning fra skip (MARPOL). Det gjelder særlig virkeområde, definisjoner og rapporteringsskjemaer. Blant de større endringene er krav om økt antall tilsyn av skip i artikkel 11, og at fiskefartøy og fritidsbåter lengre enn 45 meter skal sende avfallsmelding til havn før anløp etter artikkel 6. Fiskefartøy skal også levere oppfisket marint avfall i havn. Videre skal skip registrere mottatt avfallskvittering i SSN Norway i tråd med artikkel 7.

Som en oppfølging av direktivet vil det utarbeides regelverk på EU-nivå som fastsetter kriterier for utvelgelse av skip for tilsyn, jf. artikkel 11 (2), kriterier for hva som regnes som tilstrekkelig lagringskapasitet tilgjengelig om bord slik at skipet kan fortsette til neste havn uten å levere avfall jf. artikkel 7 (4) og kriterier for reduksjon av gebyr med grunnlag i redusert avfallsproduksjon og bærekraftig avfallshåndtering om bord skip, jf. artikkel 8(5). Eventuelle regelverksendringer knyttet til dette vil sendes på høring på et senere tidspunkt. EU-kommisjonen vil også fastsette implementeringsrettsakter som utdyper statenes forpliktelse til å rapportere mengden oppfisket avfall, jf. artikkel 8(7).

Det er viktig å være oppmerksom på at begrepsbruken i skipsavfallsdirektivet og i MARPOL ikke er sammenfallende. Direktivet har en vid definisjon av begrepet «avfall», som i tillegg til det en tradisjonelt

omtaler som avfall på skip (MARPOL vedlegg V), også omfatter stoffer fra skip som omfattes av MARPOL-vedleggene I (olje), II (skadelige flytende stoffer i bulk), IV (kloakk) og VI (utslipp til luft). I tillegg omfattes oppfisket avfall.

Kommentarer til de foreslåtte endringene av dagens regelverk

Til § 20-2 Virkeområde

Dagens forskrift omfatter krigsskip, militære hjelpefartøy eller andre skip som eies eller drives av den norske stat eller en utenlandsk stat som anløper norsk havn, jf. § 20-2 a. Skipsavfallsdirektivet unntar disse skipene fra sitt virkeområde, og det er dermed mulig også å unnta disse skipene i nasjonalt regelverk. Det er i utredningsarbeidet ikke mottatt innspill om behov for endringer på dette punktet, og bestemmelsen foreslås derfor videreført uten endringer for denne typen skip. Sjøfartsdirektoratet understreker at de ikke har tilsynskompetanse for disse skipene eller kompetanse til å sanksjonere brudd, og har ikke oversikt over i hvilken grad slike skip følger regelverket i dag.

Det presiseres videre at skip som utfører havnetjenester ikke er omfattet av kapitlet, jf. direktivet artikkel 3 nr. 1.(a).

Direktoratene foreslår å unnta Svalbard fra forskriftens virkeområde ved å endre definisjonene av "norsk havn" (§ 20-3 nr. 7) og "EØS-området" (§ 20-3 nr. 8) og oppheve § 20-14. Reglene for levering og mottak av avfall fra skip på Svalbard er nå flyttet til den nye forskriften om forurensning og avfall på Svalbard (forskrift 3. juli 2020 nr. 1517, som trådte i kraft 1. januar 2021). Det innebærer derfor ingen materielle endringer å unnta Svalbard fra virkeområdet til forurensningsforskriften kap. 20. Fordi begrepene i forskriften for Svalbard er ment å være sammenfallende med begrepene i forurensningsforskriften kap. 20, vil det være behov for å gjøre enkelte justeringer i forskriften for Svalbard. Fordi det kun er snakk om endring av begreper, og innholdet i reglene vil være uendret, sendes ikke forslag til endringer i forskriften for Svalbard på egen høring. Det tas likevel sikte på at disse endringene vedtas samtidig som endringene i kap. 20, som er foreslått her. Svalbard er ikke omfattet av de foreslåtte endringene som følge av direktivet, og vil altså ikke føre til noen materielle endringer på Svalbard.

Det er gjort mindre språklige endringer i bestemmelsen, se eksempelvis bokstav c som nå klargjøres. Disse forslagene er ikke en følge av det nye skipsavfallsdirektivet.

Til § 20-3 Definisjoner

Direktoratene foreslår å ta inn flere nye definisjoner i § 20-3. "Rutegående skip" (nr. 10), "regelmessige havneanløp" (nr. 11), "oppfisket avfall" (nr. 12) og "fiskefartøy" (nr. 13) er alle basert på tilsvarende definisjoner i direktivets art. 2, og tatt inn fordi det er begreper som er knyttet til nye regler i forskriften.

Definisjonen av "avfall fra skip" (nr. 1) er oppdatert i tråd med direktivet, slik at lasterester nå faller inn under definisjonen. Dette innebærer ingen endring i de materielle reglene i forskriften, da bestemmelser som tidligere brukte begrepet "avfall fra skip og lasterester" nå bare bruker "avfall fra skip". "Havn" (nr. 6) er endret i tråd med direktivet slik at oppankringsplasser innenfor havnens jurisdiksjon nå er omfattet av havnebegrepet. Denne endringen må ses i sammenheng med unntakene i §§ 20-7, 20-8 og 20-9 knyttet til anløp til oppankringsplasser, se kommentarene til disse bestemmelsene.

Definisjon av "oppfisket avfall" er tatt inn i bestemmelsens nr. 12, og er basert på definisjonen av "passively fished waste" i direktivets art. 2 nr. 4. Direktoratene har valgt å oversette det engelske begrepet "nets" med det norske "nettredskaper", slik at avfall som er fisket i f.eks. garn, not, trål og andre redskaper som består av nett, vil være omfattet. Avfall fisket på line vil derimot falle utenfor. Medlemsstatene skal ifølge artikkel 8 (7) rapportere på mengden oppfisket avfall, og det er derfor viktig at den norske definisjonen er lik den i direktivet. Antagelig stammer det aller meste av det oppfiskede avfallet fra nettredskaper, og lite fra line.

Det er sett behov for å definere «skip som utfører havnetjenester» (nr. 14) og «historiske fartøy» (nr. 15), ettersom direktivet nå knytter regler til disse begrepene. «Skip som utfører havnetjenester» er definert som fartøy som omfattes av forskrift 11. juni 2019 nr. 861 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2017/352 av 15. februar 2017 om opprettelse av en ramme for levering av havnetjenester og felles regler om økonomisk innsyn i havner. Definisjonen av «historiske fartøy» er tilsvarende som definisjonen i forskrift 21. desember 2015 nr. 1790 om fartøys meldeplikter etter havne- og farvannsloven § 2 bokstav g.

I tillegg til disse endringene er definisjonene av "lasterester" (nr. 3) og "fritidsbåt" (nr. 5) oppdatert i tråd med direktivet uten at det påvirker de materielle reglene i forskriften. Definisjonen av "norsk havn" (nr. 7) er endret slik at "Svalbard og Jan Mayen" er fjernet, og definisjonen av EØS-området (nr. 8) er opphevet. Dette er gjort kun for å unngå misforståelser om at kapitlet også gjelder på Svalbard, se omtalen under § 20-2.

Til § 20-5 Etablering og drift av mottaksordninger

Dagens forskrift § 20-5 pålegger havnene en plikt til å ha mottaksordninger for avfall fra skip i havnen. Disse mottaksordningene skal være "tilstrekkelige til å dekke et normalt behov for levering i havnen, uten at skipene forsinkes unødig". På bakgrunn av endringene i direktivets artikkel 4 (2), foreslår direktoratene å innføre et krav i bestemmelsen om at disse mottaksordningene skal "legge til rette for at avfall fra skip blir samlet inn og utsortert på en måte som tilrettelegger for ombruk og materialgjenvinning". Dette vil innebære at havner som i dag ikke har mottaksordninger som tilrettelegger for mottak av utsortert avfall, må gjøre endringer for å tilpasse seg dette. Utsortering er en aktivitet der en eller flere typer avfall holdes adskilt for videre behandling, jf. EUs rammedirektiv for avfall (direktiv 2008/98) art. 3 nr. 11. Etablering av ordninger med sortering av ulike fraksjoner kan for eksempel bety investering i flere containere og annet mottaksutstyr, inngåelse av avtaler med nye avfallsaktører, ombygging/utvidelse av havneareal, m.m.

Til § 20-6 Avfallsplaner og rapportering

Paragraf 20-6 omhandler havners plikt til å ha en godkjent avfallsplan. På grunn av endringene i direktivets artikkel 5 foreslås det noen endringer i bestemmelsen.

For det første anbefaler direktoratene å fjerne regelen i dagens første ledd om at kommunen skal utarbeide felles avfallsplan for havner som hovedsakelig mottar avfall fra fritidsbåter. Bakgrunnen for dette er den nye adgangen i direktivet til å unnta små fritidsbåthavner fra kravet om avfallsplan, som omtales under. Det har vært et krav som vi mener har medført liten miljøgevinst, men mye ekstra arbeid.

Det vil fortsatt være adgang for havneansvarlige ved nærliggende havner til å utarbeide felles plan i samråd med kommunen, jf. forslag til ny § 20-6 andre ledd og første ledd, der det står at planer skal

utarbeides i samråd med lokale myndigheter der det er hensiktsmessig. Det følger også av forslag til ny § 20-6 andre ledd at fellesplaner for nærliggende havner må spesifisere mottaksordningene for hver havn. Det vil være havneansvarlige, ikke kommunen, som har plikt til å utarbeide en slik fellesplan.

For det andre åpner det nye direktivet for at "*Små ikkekommercielle havne, der er kendetegnet ved kun at have sporadisk eller begrenset trafikk fra fritidsfartøyer*" [fra den danske versjonen av direktivet] kan unntas fra kravet om avfallsplan, se artikkel 5 (5). Dette unntaket foreslås tatt inn i § 20-6 tredje ledd: "*Små, ikke-kommercielle havner med sjelden eller begrenset trafikk kun fra fritidsfartøy, trenger ikke å utarbeide avfallsplan dersom de er omfattet av kommunens avfallshåndtering*". Det at havnen skal være ikke-kommerciell innebærer at den ikke skal drives med formål om å skape fortjeneste. Det at det foregår kjøp og salg av varer eller tjenester i begrenset omfang er altså ikke nødvendigvis i veien for at vilkåret skal være oppfylt. Havner som kun har sesongbasert trafikk, vil typisk oppfylle vilkåret om "sjelden eller begrenset trafikk", men også havner med helårsdrift kan oppfylle vilkåret. For at havnene skal være unntatt krav om avfallsplan må de være omfattet av kommunens avfallshåndtering. Dette kan for eksempel være gjennom avtale med kommunen, men også vet at mottaksordningen legger opp til at avfallet fra skip i havnen tas med hjem til brukerne, og dermed går inn i den kommunale avfallshåndteringen. Det vil bli utarbeidet nærmere veiledning om hvilke havner som omfattes av muligheten for unntak.

For at havner skal kunne benytte seg av unntaket, må de i utgangspunktet være registrert elektronisk i SSN, og informasjon om avfallsordningen i havnen må være tilgjengelig for brukerne. Det er fortsatt noe usikkerhet hvordan de tekniske løsningene som EU holder på å utarbeide vil fungere for disse havnene. Miljødirektoratet vil utarbeide veiledning for hvilke havner som kan fritas og søke å finne praktiske løsninger som fører til minst mulig arbeid for havnene og statsforvalterne.

Avfallsplanene skal godkjennes av statsforvalteren. Dagens ordning er at de skal godkjennes på nytt etter tre år. I tråd med det nye direktivets artikkel 5 (4), anbefaler direktoratene å endre dette til fem år. Avfallsplaner vil altså gjelde i fem år fra den dato statsforvalteren godkjente planen. Planer som ble godkjent før ny forskrift trer i kraft, vil også gjelde i fem år fra den dato statsforvalteren godkjente planen. Hensikten med denne overgangsregelen er å lette arbeidsbyrden for statsforvalteren.

Det er videre foreslått presisert at havner også må *gjennomføre* avfallsplanen som de utarbeider og får godkjent fra statsforvalteren. Hensikten med presiseringen er å få tydelig frem at havnen også skal følge avfallsplanen. Videre er det foreslått presisert at sentrale deler av avfallsplanen (blant annet beliggenheten til mottaksordningene, liste over avfall som normalt tas imot i havnen og prosedyrene for levering av avfallet) fortsatt skal *gjøres* tilgjengelig for brukerne, og nå også *gjøres* tilgjengelig elektronisk i SSN Norway. Dette er for å sikre at informasjonen kommer ut til brukerne av havnen.

Direktoratene foreslår å opprettholde kommunenes plikt til å ha en oversikt over havner innenfor kommunen. Det finnes veiledning for kommuner om hvilke opplysninger som kommunen skal ha i oversikt som gis til statsforvalteren, og denne vil bli oppdatert i forhold til behov i revidert forskrift.

Fristene 1. juni 2014 for å ha godkjent avfallsplan og fristen 1. januar 2014 for kommuner å sende oversikt over havner foreslås fjernes fordi de er utdaterte. Direktoratene understreker at det kun er fristene som foreslås fjernes. Selve pliktene foreslås videreført, og det vil fortsatt innebære et brudd på forskriften dersom en havn ikke har avfallsplan eller en kommune ikke har laget og sendt oversikt over havner til statsforvalteren.

Til § 20-7 Meldeplikt

Bestemmelsen om fartøys plikt til å melde fra til havnen om avfall før ankomst videreføres i § 20-7. Fartøy med bruttotonnasje under 300 fritas nå fra meldeplikten i direktivet, se artikkel 6 (1). Det er i utredningsarbeidet ikke sett behov for videreføring av denne plikten på nasjonalt grunnlag, og det er derfor foreslått å gjøre plikten gjeldende kun for fartøy med bruttotonnasje 300 eller mer. Det ønskes særlig tilbakemelding på om havner ser behov for en videreføring av plikt til å gi melding om levering av avfall til havnen også fra fartøy under 300 bt.

Fiskefartøy, fritidsbåter og historiske fartøy over 300 bruttotonn og 45 meter omfattes nå av plikten til å sende avfallsmelding før anløp. Kravet følger av direktivets artikkel 6, og begrunnes med at disse i stor grad bidrar til marin forurensning og derfor bør omfattes av meldeplikten.

Direktivet åpner for at meldeplikten, leveringsplikten og gebyrplikten ikke behøver å gjelde ved anløp til oppankringsplasser innenfor havnens jurisdiksjon, jf. artikkel 3 (1). Det vurderes som fornuftig å benytte dette handlingsrommet for å hindre plikt til å levere avfall i for eksempel rene bunkringshavner. Dette fremstår som særlig viktig når det vil reguleres nærmere hva som er tilstrekkelig lagringskapasitet for å gå videre til neste havn, jf. direktivets artikkel 7 nr. 4. Det er derfor foreslått å presisere i § 20-7 andre ledd at meldeplikten ikke gjelder ved anløp til oppankringsplass i en norsk havn.

Etter dagens forskrift skal skip «med hyppige anløp innenfor 24 timer og skip som anløper havner hvor det ikke betales kaiavgift» gi melding til den havnen der avfall leveres, og er dermed unntatt fra plikten til å gi melding til andre havner som anløpes. Direktivet åpner ikke for slike unntak fra meldeplikten, og det foreslås derfor å fjerne disse unntakene. Dette henger også sammen med at EU-rettsakter som nærmere definerer kriterier for valg av skip for gjennomføring av tilsyn, samt automatisk utregning av om skipene har tilstrekkelig lagringskapasitet til å gå til neste havn, er under utarbeiding. Nasjonale unntak fra meldeplikten vil kunne skape utfordringer for gjennomføringen av et felleseuropeisk system for vurdering av risikonivå for disse skipene. Nærskipsfarten vil derimot kunne få fradrag i gebyr etter § 20-11, og gebyr vil kunne bortfalle i enkelte havner for skip i rutegående fart som oppfyller vilkårene i § 20-8B.

Plikten i § 20-7 til å ha utfylt avfallsmelding på engelsk fjernes, da dette ivaretas av at meldingen opprettes i SSN Norway.

Til § 20-8 Plikt til å levere avfall

Per dags dato er skipenes plikt til å levere avfall fastsatt i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip § 16. De resterende bestemmelsene som gjennomfører skipsavfallsdirektivet finnes i forurensningsforskriften kapittel 20. Sammenhengen mellom bestemmelsene i forurensningsforskriften kapittel 20 tilsier at det er naturlig at også leveringsplikten fremgår her, for å få en samlet oversikt over og en god sammenheng i bestemmelsene i regelverket. Det foreslås derfor å samle alle bestemmelsene i forurensningsforskriften kapittel 20, og dagens § 16 i miljø sikkerhetsforskriften foreslås tatt inn i forurensningsforskriften § 20-8. Det bes særlig om innspill på om dette fremstår som en fornuftig løsning. Ved en slik løsning vil også tilsvarende bestemmelse måtte tas inn i forskrift om forurensning og avfall på Svalbard (forskrift 3. juli 2020 nr. 1517).

I tråd med at direktivet åpner for visse unntak ved anløp til oppankringsplass innenfor havnens jurisdiksjon er det foreslått å presisere i første ledd at plikten til å levere avfall ikke gjelder ved slike anløp. Se nærmere begrunnelse i kommentar til § 20-7.

Dagens § 16 i miljø sikkerhetsforskriften krever at et skip skal ha en restkapasitet på 75 % for oljeholdig avfall for at skipet skal kunne gå videre til neste havn uten å levere dette avfallet. Direktoratene har ikke

sett behov for endring av dette kravet, og dagens ordning foreslås videreført i forurensningsforskriften § 20-8.

Det foreslås ellers mindre språklige endringer i bestemmelsen, i tråd med direktivet.

Til § 20-8a Avfallskvittering

Nytt i direktivet er at det skal leveres avfallskvittering til de skipene som leverer avfall i havn, se artikkel 7 (2). Dette foreslås å ta inn et nytt vedlegg (basert på vedlegg 3 i direktivet) med et standardskjema for avfallskvittering. Forslaget innebærer at "havneansvarlig" er ansvarlig for å sørge for at avfallskvitteringen blir utstedt. Dette er ikke en personlig plikt, jf. ordlyden "sørge for", og det vil ofte være praktisk at operatøren av mottaksordningen får denne oppgaven.

Direktivet åpner for at små havner med ubemannede mottaksordninger eller som ligger avsides til skal fritas fra kravet om å levere avfallskvittering, forutsatt at disse er registrert som unntatte havner i SSN Norway. Se artikkel 7 (2) andre avsnitt. Direktoratene vurderer dette som et hensiktsmessig unntak, og foreslår å ta dette inn i forskriften i § 20-8a. Også i denne bestemmelsen må "små havner" vurderes på europeisk og ikke norsk skala. Som nevnt er det noe usikkert hvordan de tekniske løsningene for registrering av disse havnene vil fungere. På dette stadiet ser direktoratene for seg at havnene må henvende seg til statsforvalteren, som igjen sørger for at havnene blir registrert elektronisk. Dette vil *ikke* innebære en søknadsprosess der statsforvalteren skal godkjenne havnen, men kun fungere slik at statsforvalteren melder inn de havnene som de mener oppfyller vilkårene for unntak av kravet. Statsforvalteren vil kunne føre tilsyn med at vilkårene er oppfylt i de enkelte tilfellene.

Skip med bruttotonnasje 300 eller mer, unntatt fiskefartøy, fritidsbåter og historiske fartøy under 45 meter, skal registrere denne kvitteringen i SSN Norway i tråd med direktivets artikkel 7 (3). De nye kravene er foreslått inntatt i ny § 20-8a.

Til § 20-8b Fritak for rutegående skip

Direktivet åpner i artikkel 9 for at rutegående skip på visse vilkår kan fritas fra plikten til å levere avfallsmelding, plikten til å levere avfall og plikten til å betale avfallsgebyr. Fritak forutsetter at skipene registreres som fritatt i SSN Norway, og det foreslås derfor at rederier med fartøy som oppfyller vilkårene for fritak registrerer disse selv i SSN Norway. Denne løsningen er allerede i bruk i dag for rutegående fartøy som er unntatt fra plikten til å levere ankomstmelding etter forskrift 21. desember 2015 nr. 1790 om fartøys meldeplikt etter havne- og farvannsloven, se § 9 andre ledd. Det er viktig at aktuelle rederi gjennomfører denne registreringen, ettersom manglende registrering vil kunne medføre hyppigere tilsyn når de nærmere kriteriene for valg av skip for tilsyn fastsettes i EU og innarbeides i de elektroniske systemene.

De nærmere vilkårene for fritak er definert i direktivet. Det kreves at det må foreligge en ordning der skipet leverer avfall og betaler avfallsgebyr i en havn på ruten der det finnes tilstrekkelig mottaksordning, og at de andre havnene på skipets rute er informert om løsningen. Det kreves at det skal utstedes mottakskvitteringer når avfall leveres, og løsningen skal ikke ha noen negativ innvirkning på sjøsikkerhet, helse, arbeids- og levevilkår om bord eller havmiljøet. Dokumentasjon på oppfyllelse av vilkårene skal kunne fremvises til Sjøfartsdirektoratet på forespørsel.

Det presiseres at fartøy som er fritatt fra leveringsplikten etter denne bestemmelsen likevel ikke kan gå videre til neste havn dersom det ikke har tilstrekkelig lagringskapasitet til avfallet som er om bord og til avfallet som oppstår på reisen, jf. artikkel 9 (5).

Til §§ 20-9 – 20-11 om avfallsgebyrer

Utgangspunktet om at kostnadene ved mottak og håndtering av avfall fra skip skal dekkes gjennom et avfallsgebyr, foreslås videreført. Det foreslås likevel noen justeringer i de tre paragrafene som regulerer avfallsgebyrer, for å få norsk regelverk i tråd med direktivet. Formålet med bestemmelsene er at gebyret skal fungere som et incentiv til å levere avfall til mottaksordninger i havner for å forebygge marin forurensning. For at gebyret skal fungere etter sitt formål, innfører det nye direktivet et generelt avfallsgebyr, se artikkel 8. Det generelle gebyret skal betales uavhengig av om det leveres avfall eller ikke, og det skal gi rett til å levere avfall uten at det kreves noen ytterligere avgifter. Dette er foreslått tatt inn i § 20-9 første ledd, med nærmere beregningsregler for gebyret i § 20-10 første ledd og nytt vedlegg II. Beregningen av de andre delene av gebyret er beskrevet i § 20-10. Merk at gebyret kan differensieres, jf. § 20-9 fjerde ledd, slik at for enkelte kategorier/typer skip kan det være aktuelt med redusert gebyr.

I tråd med at direktivet åpner for visse unntak ved anløp til oppankningsplass innenfor havnens jurisdiksjon er det foreslått å presisere i § 20-9 at gebyr ikke skal innkreves ved slike anløp. Se nærmere begrunnelse i kommentar til § 20-7.

En viktig endring i det nye direktivet er at fiskefartøyer og fritidsbåter som er godkjent for høyst 12 personer, ikke lenger er unntatt plikten til å betale gebyr, se artikkel 8. Unntaket i dagens § 20-9 femte ledd foreslås derfor opphevet.

Et gebyr er en betaling for en tjeneste - det skal ikke overstige den faktiske kostnaden. Gebyret skal derfor differensieres ut fra tilbudet av mottaksordninger, jf. § 20-9 tredje ledd første setning. Dette innebærer at der det er svært lave kostnader knyttet til mottaksordningene, vil det være et tilsvarende lavt gebyr. Direktoratene foreslår også at det fortsatt skal være adgang til å innkreve gebyret "for hvert anløp eller som årsgebyr, sesonggebyr eller lignende", jf. § 20-9 fjerde ledd.

Det er tatt inn nye regler om gebyr for avfall fra avgassrensingsystemer, som skal beregnes på grunnlag av type og mengde avfall som leveres, jf. forslag til nye §§ 20-9 andre ledd og 20-10 femte ledd.

For å oppmuntre til levering av oppfisket avfall, slår det nye direktivet fast at kostnader for dette avfallet skal dekkes gjennom generelt avfallsgebyr og ikke gjennom direkte gebyr for mengde levert, se artikkel 8 (2) (c). I tråd med det nye direktivet foreslår direktoratene å inkludere oppfisket avfall i beregningsreglene for avfall omfattet av MARPOL vedlegg V (søppel), som skal dekkes gjennom avfallsgebyret. Direktivet åpner i samme artikkel bokstav (d) for at andre finansieringsordninger kan bidra til å dekke kostnadene ved å motta og håndtere oppfisket avfall. Dette kan for eksempel være gjennom nasjonale eller regionale ordninger, eller annet. Det er ingen plikt til å ha slike alternative finansieringsordninger, men der de er på plass skal det generelle gebyret reduseres tilsvarende. Se også avsnittet om oppfisket avfall under konsekvenser av reguleringen.

I de tilfellene der det leveres inn store mengder avfall omfattet av MARPOL vedlegg V (søppel), kan det kreves tilleggsgebyr. Direktoratene foreslår å endre dagens løsning, der slikt gebyr regnes som et prosentvis tillegg, til at tilleggsgebyret skal beregnes på grunnlag av den faktiske mengden som overskrider den maksimale lagringskapasiteten til skipet som skal levere avfall. Dette er på bakgrunn av endringer i det nye direktivet.

I tråd med direktivet foreslår direktoratene å utvide adgangen til å gi fradrag i eller bortfall av gebyr. For skip som driver såkalt nærskipfart, skal det gis et fradrag i gebyret. Direktoratene foreslår at dette beskrives på følgende måte: "Det skal også gis fradrag i gebyret for skip som går i fart mellom havner i Norge eller mellom norske havner og havner i Europa, der hyppigheten av anløp gjør at avfallsmengdene som leveres blir redusert ". Dette er fordi det ikke finnes noen etablert definisjon av nærskipfart i Norge. Direktoratene ber om særlig tilbakemelding på dette forslaget, og eventuelt andre forslag til formuleringer.

Direktoratene foreslår også å endre ordlyden i § 20-11 første ledd bokstav b slik at den blir i tråd med det nye direktivets artikkel 8 (5) b. Dette innebærer at dersom det skal gis fradrag i gebyret med hjemmel i første ledd, må skipets konstruksjon el. i tillegg til å bidra til at mengden avfall fra skipet reduseres, også bidra til at det avfallet som oppstår håndteres i tråd med forurensningslovens regler om behandling av avfall. Dette kan for eksempel være ved at avfallet sorteres om bord i skipet. Sammenlignet med dagens regelverk, der kravet bare er at avfallshåndteringen skal bli rimeligere på land, innebærer dette at skipet må bidra til en håndtering som sikrer at avfallet er minst mulig til skade og ulempe for miljøet. EU-kommisjonen arbeider med en beslutning med nærmere kriterier for reduksjon av gebyr på dette grunnlaget, og det kan bli behov for ytterligere endringer i regelverket som følge av denne.

Det presiseres videre i § 20-11 at gebyr skal bortfalle dersom skipet er fritatt fra levering av avfall etter § 20-8b. Utover disse endringene, etterlater bestemmelsen fortsatt mye skjønn til havneansvarlige når det gjelder å beregne fradraget.

Til § 20-12 Tilsyn

Etter skipssikkerhetsloven § 49 er adressat for tilsyn «rederi eller arbeidsgiver». Dette gjelder selv om pålegget skulle gjelde på et område hvor skipsføreren har en plikt til å sørge for oppfyllelse. Det foreslås derfor å endre ordlyden i § 20-12, slik at det fremgår at pålegg fra Sjøfartsdirektoratet knyttet til plikter på skipssiden kan gis til rederi, og ikke til skipsfører.

Til § 20-13 Unntak

Det foreslås å videreføre § 20-13 om unntak uten endring. Det gjøres allikevel oppmerksom på at adgangen til å gjøre unntak vurderes som svært snever, særlig når det gjelder skipenes plikter. Det vil ikke kunne gis unntak som er i strid med skipsavfallsdirektivet.

Til Vedlegg

Vedlegg I og III er oppdatert i tråd med det nye direktivet. Direktoratene foreslår å legge inn nytt vedlegg II om kostnader som skal dekkes av det generelle avfallsgebyret og nytt vedlegg IV om standardskjema for avfallskvittering. Disse vedleggene er hentet fra direktivet. Dagens vedlegg III om mottak av farlig avfall flyttes til vedlegg V uten andre endringer.

Til bestemmelser som foreslås fjernet

- Forurensningsforskriften § 20-4 Ansvar

Direktoratene foreslår at ansvarsbestemmelsen i forurensningsforskriften § 20-4 fjernes. Disse pliktene følger allerede av skipssikkerhetsloven, og det fremgår tydelig av den enkelte bestemmelse i forurensningsforskriften hvem som har ansvar. Bestemmelsen fremstår dermed som overflødig.

- Forurensningsforskriften § 20-8 Havnens plikt til å varsle Sjøfartsdirektoratet

Dagens § 20-8 om havnens plikt til å varsle Sjøfartsdirektoratet dersom skip ikke leverer avfall i tråd med levert avfallsmelding foreslås fjernet. Etter nytt regelverk vil avfallskvittering måtte registreres i SSN Norway av skip over 300bt., slik at Sjøfartsdirektoratet vil kunne få informasjon om manglende avfallslevering gjennom denne rapporteringen. For mindre fartøy, som ikke melder i SSN Norway, kan manglende levering kontrolleres på tilsyn. Sjøfartsdirektoratet mottar svært sjelden slike meldinger fra havn, og vurderer det som lite hensiktsmessig å beholde bestemmelsen.

- Forurensningsforskriften § 20-14 Ikrafttredelse

Direktoratene foreslår å oppheve forurensningsforskriften § 20-14 slik at det blir tydelig at kapitlet ikke gjelder for utenlandske skip på Svalbard. Se omtalen under § 20-2.

- Miljø sikkerhetsforskriften § 16 Plikt til å levere avfall og lasterester

Det foreslås å fjerne miljø sikkerhetsforskriften § 16, og å flytte bestemmelsen om skipenes plikt til å levere avfall i havn til forurensningsforskriften § 20-8. Se nærmere begrunnelse i kommentarer til § 20-8 over.

Konsekvenser av reguleringen

Skipsnæringen generelt

De foreslåtte endringene forventes ikke å medføre vesentlig økte kostnader for skipsnæringen. De grunnleggende kravene til levering av avfall og rapportering som gjelder etter dagens forskrift er videreført.

Den nye rapporteringsplikten for fiskefartøy og fritidsbåter over 45 meter forventes ikke å medføre økte kostnader, da fartøy av denne størrelsen normalt allerede har det nødvendige utstyret om bord for internettbasert rapportering. I dag er det ca. 100 registrerte fiskefartøy i Norge som vil omfattes av kravet.

De fleste skipene sorterer allerede avfallet ombord i samsvar med krav og retningslinjer i MARPOL. Direktivet og foreslått forskrift innfører ikke nye krav til sortering på skipene og forandrer ikke kostnadsbildet for avfallhåndtering ombord.

Nytt krav om at også alle fiskefartøy og fritidsfartøy skal betale et generelt gebyr uansett om de leverer avfall eller ikke, vil i praksis ikke ha samfunnsøkonomiske konsekvenser. Fritidsfartøy betaler avgift for båtplass og gjestehavn, hvor også avfallskostnader inngår, dersom havnen har slike kostnader. Det vil derfor ikke være behov for å etablere nye ordninger for avfallsgebyr for fritidsfartøy, selv om fritaket nå fjernes. For fiskefartøyene vil endringen være at de betaler det generelle gebyret, uavhengig av om de leverer avfall eller ikke, i stedet for å betale for levert mengde avfall. Endringen forventes ikke å gi økte

kostnader for levering av egen-generert avfall, da havnen fremdeles skal beregne det generelle gebyret ut fra faktiske kostnader (selvkost).

Oppfisket avfall

Det er vanlig at fiskefartøy tar i land oppfisket avfall, ikke minst fordi de vil unngå at det blir til hinder neste gang man fisker. Mye av dette avfallet leveres derved allerede i dag i havner, enten separat eller sammen med øvrig næringsavfall fra fiskefartøyene. Krav i direktivet om å inkludere kostnader til håndtering av oppfisket avfall i beregningen av generelt avfallsgebyr, vil derfor ikke representere en direkte samfunnsøkonomisk merkostnad. Dette er i hovedsak en diskusjon om hvem som skal dekke kostnadene.

Det er etter vår mening viktig at gebyrordningen organiseres på en forutsigbar, administrativt og kostnadmessig effektiv måte. Miljødirektoratet har i en tidligere vurdering gjennomgått mulige systemer for vederlagsfri levering av marint avfall i havn, oversendt Klima- og miljødepartementet 21. juni 2018. Her er inkludering av oppfisket avfall i ordningen med generelt avfallsgebyr vurdert som den beste løsningen, da den representerer en effektivisering av systemet i forhold til i dag. For at fiskefartøy skal kunne levere oppfisket avfall uten å betale for hver enkelt levering, slår det nye direktivet fast at kostnader for behandling av oppfisket avfall skal dekkes gjennom et generelt avfallsgebyr og ikke gjennom direkte gebyr for mengde levert. Direktivet støtter derved opp om vår vurdering fra 2018 om at oppfisket avfall bør inkluderes i ordningen for generelt avfallsgebyr. Direktivet åpner likevel opp for at andre regionale og nasjonale finansieringsordninger kan dekke hele eller deler av kostnadene med å håndtere oppfisket avfall.

I tråd med det nye direktivet foreslår vi derfor å inkludere oppfisket avfall i beregningsreglene for MARPOL vedlegg V-avfall (tidligere omtalt som "søppel") som skal dekkes gjennom det generelle avfallsgebyret. Bruk av generelt avfallsgebyr vil legge til rette for at avfallet leveres til trygg håndtering, er ubyråkratisk og utnytter eksisterende avfallshåndteringssystemer i havnene. Inkludering av oppfisket avfall i generelt avfallsgebyr sikrer også at fiskefartøyene får lokale havner hvor de kan levere avfallet, og at mottaksmuligheter og variasjon i kostnader blir mindre mellom havnene. Samtidig vil det gi større incentiv til å levere oppfisket avfall på lovlig måte, da fiskefartøy uansett må betale det generelle avfallsgebyret når de anløper havnen uavhengig om de leverer oppfisket avfall eller ikke. I henhold til bestemmelsen i §§ 20-7 og 20-8a og vedlegg III og IV, skal mengden oppfisket avfall i tillegg komme frem av avfallsmeldingen og avfallskvitteringen.

Miljødirektoratets vurdering fra 2018 viste at om lag 70 % av oppfisket avfall i Norge stammer fra fiskerirelatert aktivitet. Oppfisket avfall tas i dag imot i enkelte havner gjennom frivillige løsninger og avtaler. Blant annet finnes en forsøksordning "Fishing for litter" (FFL) som staten finansierer. Ordningen forutsetter separat levering av avfall for å skille dette avfallet fra fiskefartøyenes egenproduserte avfall. Dette kan være tidkrevende og i enkelte tilfeller vanskelig å skille, men nødvendig for å fjerne incentivet til å levere eget produksjonsavfall som oppfisket avfall uten ekstra kostnad. I 2019 deltok 9 havner og disse tok imot omtrent 190 tonn oppfisket avfall, av dette var nærmere halvparten fiskerirelatert avfall. I 2020 ble ordningen utvidet til 11 havner. Det er over 320 havner i Norge som har anløp av fiskefartøy (fiskemottak, bunkringsanlegg og notbøterier), hvorav over 200 regnes som rene fiskerihavner. En del andre havner tar også imot oppfisket avfall under egne ordninger. Totalt tas det gjennomsnittlig opp 2750 tonn oppfisket avfall per år i Norge, men det er store variasjoner fra år til år. Forsøksordningen og andre initiativ dekker derfor kun et mindretall av alle mulige mottakshavner.

Særskilte løsninger som gjør det gratis for næringen å levere oppfisket avfall og som finansieres over statsbudsjettet, vil medføre relativt sett svært høye administrasjonskostnader knyttet til opprettelse og

drift av søknadssenter, saksbehandling av søknader om refusjon, utbetaling av refusjonen, samt rapportering og kontroll for avdekking av misbruk. Det vil kreve separat mottak av oppfisket marint avfall og egenprodusert avfall for å unngå at produksjonsavfall forsøkes levert som oppfisket avfall. Beregningene fra 2018 viser at totalkostnaden blir lavest ved å inkludere kostnader for håndtering av oppfisket avfall i ordningen med generelt avfallsgebyr. Kostnadene for en nasjonal ordning som prøveordningen "Fishing for litter" er f.eks. tre ganger dyrere, blant annet på grunn av store administrasjonskostnader. Beregningene viser at ved bruk av generelt avfallsgebyr blir kostnaden per fiskefartøy mellom 1000 til 1400 kroner i året. Beregningen tar utgangspunkt i antall fiskefartøy (5947) som var registrert i 2016. Antall registrerte fiskefartøy ligger på omtrent samme nivå i dag (kilde: Fiskeridirektoratet). Årlig kostnad for å levere oppfisket avfall gjennom en ordning med generelt avfallsgebyr er beregnet å bli mellom 5,9 – 7,5 millioner kroner i året, jf. vurderingen fra 2018. Til sammenligning er innføring av en nasjonal ordning tilsvarende "Fishing for litter" vurdert å koste 15 millioner i året kun i administrasjonskostnader. Kostnadsberegningene fra 2018 tar ikke hensyn til at det fra 2025 skal innføres en produsentansvarsordning for utstyr i plast fra fiskeri- og oppdrettsnæringen, i tråd med direktiv (EU) 2019/904 om reduksjon av miljøkonsekvensene av enkelte plastprodukter (EUs direktiv om plastprodukter). Miljødirektoratet arbeider nå med gjennomføring av dette direktivet i norsk regelverk, og det er enda ikke fastsatt hvordan produsentansvarsordningen skal innrettes. Som tidligere nevnt stammer størstedelen av det oppfiskede avfallet fra fiskerirelatert aktivitet. Kostnader til håndtering av den delen av det oppfiskede avfallet som kan bli omfattet av produsentansvar, kan på sikt bli dekket av midler fra produsentansvarsordningen og vil da ikke komme som en ekstrakostnad knyttet til denne forskriftsendringen.

Dersom det finnes andre regionale og nasjonale finansieringsordninger som dekker hele eller deler av kostnadene med å håndtere oppfisket avfall, skal det generelle avfallsgebyret reduseres tilsvarende da avfallsgebyret kun skal dekke havnenes faktiske kostnader. Vi anbefaler å fase ut "Fishing for litter", fordi ordningen med et generelt avfallsgebyr vil både være rimeligere og enklere å administrere. Å inkludere kostnader til håndtering av oppfisket avfall i det generelle avfallsgebyret vil i større grad sikre likere vilkår mellom alle havner som har anløp av fiskefartøy. En videreføring av FFL mener vi vil føre til en utilsiktet ulempe for havner som ikke er inkludert i ordningen.

Oppfisket avfall skal allerede i dag ivaretas på en tilfredsstillende måte. Selve håndteringen av avfallet forventes derfor ikke å medføre økte kostnader for samfunnet. Det forventes imidlertid å bli en kostnadsøkning for fiskefartøyene fordi deler av kostnadene nå foreslås dekket gjennom et generelt gebyr og ikke av staten. Årlig kostnadsøkning per fartøy er, på basis av tidligere beregninger, anslått å bli lav.

Havnene

Kravene til havnene vil ha både økonomiske og administrative konsekvenser som følge av nye administrative rutiner, større involvering av brukerne og etablering av sorteringsløsninger for avfallet.

Økt informasjon til brukerne om mottaksordningene i havnen og et nytt krav om utstedelse av avfallskvittering til skipene som leverer avfall i havn, vil medføre noe økning i administrasjonskostnader for havnene. Kravet om utstedelse av kvittering kan være vanskelig å gjennomføre ved enkelte havner, og det er derfor åpnet for unntak fra kravet om kvittering ved små ubemannede og avsidesliggende havner.

Direktivet opprettholder kravet om at havner skal ha tilstrekkelige mottaksordninger for å dekke et normalt behov for levering av avfall fra skip i den aktuelle havnen. Direktivets artikkel 4 (2) stiller likevel et nytt krav om at mottaksordningene i havnen tilrettelegger for mottak av sortert avfall fra skip. Havner

som ikke tar imot sortert avfall i dag, kan få økte kostnader for evt. utvidelser og investering i nytt mottaksutstyr. For havner som allerede har etablert avfallsmottak med sortering som tilrettelegger ombruk og materialgjenvinning, er det ventet at kravet ikke vil medføre nye kostnader.

EUs nåværende rammedirektiv for avfall (direktiv 2008/98/EF) og øvrig avfallsregelverk er gjennomført i norsk rett. Det arbeides nå med gjennomføring av de reviderte avfallsdirektivene i norsk regelverk, som i enda større grad fremmer sirkulær økonomi. Dette innebærer at også avfall som mottas og håndteres i havner skal skje i samsvar med regelverket. Avfallsregelverket legger opp til at avfall fortrinnsvis skal håndteres på en måte som tilrettelegger for ombruk og materialgjenvinning. Det er ikke estimert hva kostnadene ved å tilpasse seg strengere krav til mottaksordninger vil bli for havnene, da det vil være store variasjoner i både løsninger og behov alt etter hvilke typer skip som anløper havnen, hvor stor trafikken er og nye tekniske løsninger som evt. må etableres i havnen. På den andre siden er håndtering av usortert avfall normalt dyrere enn sortert avfall. Kostnader for etablering og drift av avfallsmottak skal dekkes gjennom det generelle avfallsgebyret, og de havnene som får økte kostnader vil få dekning for de utgifter som påløper.

Det er spesifisert i nytt vedlegg II hvilke kostnader som skal inkluderes i det generelle avfallsgebyret, noe som vil bidra til at grunnlaget for gebyrene blir mer enhetlig for alle havner. Kravet forventes ikke å medføre økte kostnader av betydning for havnene.

Myndighetene

I direktivet er det nye krav til tilsyn, rapportering og oppfølging av meldinger om mangler som vil medføre økt ressursbruk og økte kostnader for myndighetene. For eksempel skal myndighetene følge opp alle rapporterte tilfeller om utilstrekkelige mottak i havner. Denne forpliktelsen ligger på myndighetene allerede i dag, men det er nå innført rutiner for elektronisk registrering av disse klagenene. Det innføres også flere nye registreringskrav og det kan være nødvending med tilpasninger i eksisterende elektroniske verktøy for å sikre at all rapportering og innmelding skjer på en tilfredsstillende måte. Rapporteringsformater er fortsatt under utarbeidelse.

Direktivet vil styrke myndighetenes informasjonstilgang og muligheter til å planlegge og gjennomføre kontrolltiltak og gi støtte til målrettet tilsyn med både skip og havner. Kravet om at det skal gjennomføres årlige inspeksjoner av minst 15 % av skipene som besøker norske havner vil medføre økte utgifter til tilsynsvirksomhet eller en omdisponering av Sjøfartsdirektoratets tilsynsaktivitet. Sjøfartsdirektoratet har vurdert kostnaden til om lag 1,2 millioner kroner per år.

Muligheten for å unnta små, ikke-kommersielle fritidsbåthavner fra kravet om avfallsplan og økt gyldighetsperiode fra tre til fem år for en avfallsplan vil redusere ressursbruken for statsforvalteren med oppfølging av havners avfallsplaner. Det kan imidlertid bli noe mer arbeid med registrering av havnene som er unntatt kravene om avfallsplan og avfallskvittering i SSN Norway, men dette vil avhenge litt av hvilken løsning som velges for å registrere havnene. Registrering av havner som unntas vil også kreve mest arbeid i perioden rett etter at forskriften trer i kraft, i og med at bruken av de fleste fritidsbåthavner i liten grad endres slik at de vil få krav om avfallsplan. Det jobbes med å få på plass digitale løsninger som vil forenkle registreringsarbeidet.

Høringsfrist

Miljødirektoratet sender ut høringen i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet. Vi ber om at departementer og de enkelte organisasjonene orienterer relevante etater, underliggende forbund, medlemsbedrifter m.v. om høringen.

Kommentarer til forslaget sendes Miljødirektoratet innen 07.01.2022. Det gjøres oppmerksom på at det på dette tidspunktet er ingen mulighet til å påvirke innholdet i selve direktivet, men gjennomføringen i norsk regelverk kan påvirkes gjennom høringen.

Vi ber om at høringsspartene benytter skjema for elektronisk tilbakemelding på høringssiden.

Høringsdokumenter er tilgjengelige på nettsidene til Miljødirektoratet.

Eventuelle spørsmål til høringen kan rettes til: Kristine von Hanno på e-post:
kristine.von.hanno@miljodir.no

Vedlegg

- Forslag til endringsforskrift
- EUs skipsavfallsdirektiv 2019/883