

## Vedlegg 1

### Sammenstilling og direktoratenes vurdering av høringsinnspillene

#### Innhold

1	§ 20-2 Virkeområde .....	2
2	§20-3 Definisjoner .....	2
3.	§ 20-5 Etablering og drift av mottaksordninger .....	6
4	§ 20-6 Avfallsplaner og rapportering .....	7
5.	§ 20-7 Meldeplikt.....	9
6.	§ 20-8 Plikt til å levere avfall.....	10
7.	§ 20-8a Avfallskvittering .....	11
8.	§ 20-8b Fritak for rutegående skip .....	12
9.	§ 20-9 Avfallsgebyr .....	13
10.	§ 20-10 Beregning av gebyret.....	16
11.	§ 20-11 Fradrag i eller bortfall av gebyr .....	19
12.	§ 20-12 Tilsyn.....	20
13.	§ 20-13 Unntak .....	21
14.	Vedlegg til forskriften .....	21
15.	Andre innspill.....	22

## 1 § 20-2 Virkeområde

### 1.1 Miljødirektoratets og Sjøfartsdirektoratets forslag

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). 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.

### 1.2 Høringsinstansenes syn

Sysselmeisteren på Svalbard har ingen innvendinger. Det forutsettes at nødvendige justeringer i forurensningsforskriften for Svalbard blir gjort for å sikre en samlet begrepsbruk i de to forskriftene.

### 1.3 Direktoratenes vurdering

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.

## 2 §20-3 Definisjoner

### 2.1 Miljødirektoratets og Sjøfartsdirektoratets forslag

§ 20-3 nr. 1 skal lyde:

1. *avfall fra skip*: enhver form for avfall, herunder kloakk og *lasterester*, som oppstår mens et skip er i drift *eller under lasting, lossing og rengjøring*, og som omfattes av vedleggene I (olje), II (*skadelige flytende stoffer i bulk*), IV (kloakk), V (søppel) og VI (utslipp til luft) til den internasjonale konvensjon **om** hindring av forurensning fra skip (MARPOL 73/78) med senere *endringer, samt oppfisket avfall*,

§ 20-3 nr. 3 skal lyde:

3. *lasterester*: rester av lastematerialer *på dekk*, i lasterom eller tanker etter *lasting og lossing, herunder restmengder og spill, enten de er i våt eller tørr tilstand eller er samlet opp i vaskevann. Lastestøv som er igjen på dekk etter feiing og støv på skipets utvendige overflater regnes ikke som lasterester*,

§ 20-3 nr. 5 skal lyde:

5. *fritidsbåt*: enhver flytende innretning *med en skroglengde på 2,5 meter eller mer*, som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, og som brukes utenfor næringsvirksomhet,

§ 20-3 nr. 6 skal lyde:

6. *havn*: et sted eller geografisk område som er utstyrt med innretninger og utstyr som gjør det mulig å motta skip, inkludert fiskefartøy og fritidsfartøy, *herunder oppankringsplasser innenfor havnens jurisdiksjon*,

§ 20-3 nr. 7 skal lyde:

7. *norsk havn*: havn som er undergitt norsk *jurisdiksjon, unntatt havner på Svalbard*,

§ 20-3 nr. 8 oppheves. Nr. 9-11 blir nr. 8-10.

§ 20-3 nåværende nr. 11 blir nr. 10 og skal lyde:

- 10. rutegående skip: skipstrafikk som følger en offentliggjort eller planlagt liste for avgangs- og ankomsttider mellom bestemte havner, eller jevnlig overfarer som utgjør en anerkjent ruteplan,*

§ 20-3 ny nr. 11 skal lyde:

- 11. regelmessige havneanløp: gjentatte reiser med samme fartøy som følger et fast mønster mellom bestemte havner, eller som foretar reiser til og fra samme havn uten mellomliggende anløp, der anløp til samme havn skjer minst én gang hver fjortende dag,*

§ 20-3 ny nr. 12 skal lyde:

- 12. oppfisket avfall: avfall som er samlet i nettredskaper under fangstvirksomhet,*

§ 20-3 ny nr. 13 skal lyde:

- 13. fiskefartøy: fartøy som er utrustet og som ervervsmessig benyttes til å fange fisk og sjøpattedyr, samt høste tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen,*

§ 20-3 ny nr. 14 skal lyde:

- 14. skip som utfører havnetjenester: 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,*

§ 20-3 ny nr. 15 skal lyde:

- 15. historiske fartøy: alle typer historiske fartøy og kopier av dem, herunder fartøy som er konstruert for å fremme tradisjonelle ferdigheter og sjømannskap, som også tjener som levende kulturminner og som drives i samsvar med tradisjonelle prinsipper for sjømannskap og teknikk.*

## 2.2 Høringsinstansenes syn

Det har kommet inn innspill på tre av definisjonene:

**Nr. 6 "havn":** Flere av høringsinstansene mener at definisjonen av havn er vid. Statsforvalterne i Vestland og Trøndelag er delegert et overordnet koordineringsansvar i Statsforvalterens arbeid med avfallsplaner i havner og har utarbeidet en felles uttalelse basert på innspill fra saksbehandlere som jobber med dette hos statsforvalterne i Rogaland, Møre og Romsdal, Troms og Finnmark, Nordland og Oslo og Viken (heretter omtalt som statsforvalterne). De påpeker at definisjonen av havn er veldig vid og åpner for at selv enkle installasjoner faller inn under havnebegrepet og pliktene etter forurensningsforskriften kapittel 20. De fremhever blant annet at små flytebrygger, eksempelvis tilhørende campingplasser og bensinstasjoner, vil falle inn under definisjonen av en havn og pliktene etter kapittel 20, noe som er lite hensiktsmessig. Samtidig fremhever både Statsforvalterne og Kystverket at definisjonen både kan omfatte større geografiske områder og ulike flere terminaler/kaier innenfor samme geografiske område. Kystverket fremhever at det er avgjørende at de enkelte anløpspunktene utgjør en "havn" etter definisjonen, slik at ulike havneansvarlige i samme geografiske området vil være kjent med sine plikter etter forurensningsforskriften kapittel 20.

Kystverket påpeker videre at norske havner ikke har "jurisdiksjon" over sjøarealer utover det som følger av privat eiendomsrett og foreslår å fjerne ordet fra bestemmelsen.

**Nr. 12 "oppfisket avfall":** Flere høringsinstanser påpeker at definisjonen av oppfisket avfall ikke må ekskludere line, fordi størstedelen av fiskeflåten i Norge benytter line som fangstredskap. Fiskeridirektoratet påpeker at "nettreddskaper" ikke er et uttrykk som er brukt i det norske fiskeriregelverket og at Norge har en stor linefiskeflåte som har potensiale for et betydelig bidrag til oppfisket avfall. De anbefaler derfor å inkludere line i definisjonen.

**Nr. 14 "skip som utfører havnetjenester":** Kystverket foreslår å endre definisjonen til «fartøy som leverer tjenester som omfattes av» havneforordningen.

### 2.3 Direktoratenes vurdering

Nr. 6 "havn": Definisjonen er i det store og hele videreført med et tillegg om oppankringsplasser. Foreslått definisjon er i tråd med definisjonen i direktiv (EU) 2019/883 (skipsavfallsdirektivet), og vi vurderer at det ikke er noe handlingsrom for å snevre inn. Direktoratene ser imidlertid behov for at havnebegrepet omtales i veiledning gjennom eksempler.

Oppankringsplasser er nå også omfattet i definisjonen. Bakgrunnen er å presisere i definisjonen at oppankringsplasser i tilknytning til havn er omfattet av havnebegrepet i forskriften, i motsetning til oppankringsplasser som ikke ligger i tilknytning til en havn. Dette er i tråd med definisjonen i direktivet, og henger sammen med bestemmelsene i §§ 20-7, 20-8 og 20-9 som unntar skip fra hhv. meldeplikt, leveringsplikt og gebyrplikt ved «anløp til oppankringsplass i norsk havn». Direktoratene foreslår å endre ordlyden i tråd med innspill fra Kystverket.

Forslag til endring av § 20-3 ny nr. 6:

*havn: et sted eller geografisk område som er utstyrt med innretninger og utstyr som gjør det mulig å motta skip, inkludert fiskefartøy og fritidsfartøy, herunder oppankringsplasser ~~innenfor~~ i tilknytning til havnens jurisdiksjon,*

Nr. 12 "Oppfisket avfall": Definisjonen i forurensningsforskriften kapittel 20 er basert på definisjonen "passively fished waste" i direktivets art. 2 nr. 4. Direktoratene har i forslaget oversatt det engelske begrepet "nets" med det norske "nettreddskaper", slik at definisjonen er mest mulig sammenfallende med direktivet. Flere av høringsinstansene påpeker imidlertid at fiskeflåten i Norge i stor grad benytter line, og at line derfor bør omfattes av definisjonen.

Vår vurdering er at lineflåten bidrar til den marine forøplingen gjennom aktivt fiske, men at mesteparten av avfallet antakelig fiskes opp ved hjelp av nettreddskaper og lite med line. På bakgrunn av høringsuttalelsene ser vi likevel at en avgrensning mot line og eventuelt andre redskaper kan være problematisk for norske forhold. Blant annet kan en avgrensning medføre at lineflåten mister incentivet til å levere oppfisket avfall i havn, fordi avfall oppfisket på line ikke omfattes av definisjonen slik at kostnadene til håndtering av dette avfallet kan inngå i det generelle avfallsgebyret. Det vil også være utfordrende for havneansvarlig å skille mellom avfall som er oppfisket med ulike fiskeredskaper ved beregning og innkreving av gebyr. Vi er opptatt av å tilrettelegge for et enklest mulig system som ikke ekskluderer fiskefartøy som benytter andre redskaper enn nettreddskaper. For å verne havmiljøet mener vi det vil være hensiktsmessig å tilrettelegge for et system som bidrar til å samle opp mest mulig oppfisket avfall og at dette avfallet håndteres forsvarlig ombord og ved levering til havn.

I henhold til artikkel 8 nr. 7 i skipsavfallsdirektivet og tilhørende gjennomføringsforordning (EU) 2022/92, er medlemslandene forpliktet til å sikre en harmonisert innsamling av data på mengden oppfisket avfall som skal rapporteres årlig til EU-kommisjonen. Dette taler for en definisjon som er mest mulig sammenfallende med direktivet. På den annen side er det antakelig en liten mengde avfall som fiskes opp med noe annet redskap enn nettreuskaper. Derfor vurderer vi at en videre definisjon av oppfisket avfall sammenlignet med direktivet i liten grad vil få betydning for Norges rapporteringsforpliktelser. Konsekvensen av en videre definisjon vil antakelig være at Norge rapporterer en noe større mengde oppfisket avfall fordi avfall oppfisket på line inngår i total mengde. Utover dette kan vi ikke se at direktivet er til hinder for en videre definisjon enn opprinnelig foreslått.

Vi vurderer at de praktiske og miljømessige hensyn for en videre definisjon veier tyngre enn ulempene. Vi anbefaler derfor en definisjon som omfatter oppfisket avfall fra all fangstvirksomhet uavhengig av hvilke redskap det er samlet i.

Forslag til endring av § 20-3 ny nr. 12 er:

*12. oppfisket avfall: avfall som er samlet i ~~nett~~redskaper under fangstvirksomhet,*

Nr. 14 "skip som utfører havnetjenester": Kystverket påpeker at en mer presis definisjon av «skip som utfører havnetjenester» er «fartøy som leverer tjenester som omfattes av» havneforordningen.

Direktoratene er enige i at denne formuleringen passer bedre med direktivets formulering i artikkel 3 nr. 1(a). Selv om havneforordningen kun gjelder i TEN-T havner, forstår vi ordlyden i direktivet slik at fartøy som leverer denne typen tjenester generelt skal være unntatt fra direktivets virkeområde.

Forslag til endring av § 20-3 ny nr. 14 er:

*14. skip som utfører havnetjenester: fartøy som **leverer tjenester 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,*

### 3. § 20-5 Etablering og drift av mottaksordninger

#### 3.1 Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratets forslag

Havneansvarlig skal ut fra behovet for levering sørge for etablering og drift av mottaksordninger for avfall fra skip i havnen. *Mottaksordningene skal legge til rette for at avfall fra skip blir samlet inn og utsortert på en måte som tilrettelegger for ombruk og materialgjenvinning.* Mottaksordningene skal være tilstrekkelige til å dekke et normalt behov for levering i havnen, uten at skipene forsinkes unødige.

#### 3.2 Høringsinstansenes syn

Fiskarlaget Nord fremhever at eksisterende tilbudet om mottak i havn varierer i stor grad og at beregning av merkostnader for fiskefartøy som ble utført i 2018 for enkelt havner kan bli høyere enn beregningene. Kystrederiene mener at miljøgevinsten for etableringen av mottaksanlegg som legger til rette for materialgjenvinning og ombruk må vurderes opp mot kostnaden, og omfanget av tilrettelegging må kunne vurderes dersom kostnaden blir forholdsmessig for stor.

### 3.3 Direktoratenes vurdering

Havnenes plikt til å ha mottaksordninger for avfall fra skip i havnen videreføres fra gjeldende regelverk. Mottaksordningene skal tilpasses behovet og avfallsplanen skal som minimum inneholde pkt. 1 pkt. a-g og pkt. 2 iht. vedlegg I. Det er kun havner som faller inn under unntaket i § 20-6 tredje ledd som vil kunne få fullt unntak fra kravet om avfallsplan. Vi har vurdert at det ikke er handlingsrom i direktivet til å fravike dette kravet, og opprettholder vårt forslag om at havnene skal tilrettelegge for at avfall fra skip blir samlet inn og utsortert på en måte som tilrettelegger for ombruk og materialgjenvinning. I tilfeller der behovet for mottaksordning er lavt eller helt fraværende, kan innholdet i avfallsplanen tilpasses tilsvarende. Det vil være opp til havneansvarlig å vurdere omfanget av de enkelte mottakene ut ifra behovet skipene som normalt anløper havnen har.

I Miljødirektoratets vurdering fra 2018 gjennomgikk direktoratet mulige systemer for vederlagsfri levering av marint avfall i havn. Å inkludere kostander til håndtering av oppfisket avfall i ordningen med generelt avfallsgebyr ble vurdert som den beste samfunnsøkonomiske løsningen, da den representerer en effektivisering av systemet i forhold til i dag. Det ble beregnet en gjennomsnittlig merkostnad for fiskefartøy mellom kr. 1000-1400. Vi vil bemerke at faktiske merkostnader vil avhenge av hvilket mottakstilbud det er i dag, slik også flere høringsinstanser påpeker. Direktivet gir ikke rom for å unntak fra kravet om at havner skal tilrettelegge for mottak av sortert avfall. Dette innebærer at havner som allerede gjør dette, vil kostnadene bli lavere enn for havner som må tilrettelegge for dette. Dette skal gjenspeiles i gebyret.

Vi anbefaler ingen endring i bestemmelsen.

## 4 § 20-6 Avfallsplaner og rapportering

### 4.1 Miljødirektoratets og Sjøfartsdirektoratets forslag

Havneansvarlig plikter å utarbeide *og gjennomføre* en avfallsplan i samråd med berørte parter, herunder spesielt brukere av havnen eller deres *representanter og, der det er hensiktsmessig, lokale myndigheter*.

*Havneansvarlige fra nærliggende havner i samme kommune kan i felleskap utarbeide avfallsplaner, under forutsetning av at behovet for og tilgangen til mottaksordninger spesifiseres for hver havn.*

*Første ledd gjelder ikke små, ikke-kommersielle havner med sjelden eller begrenset trafikk kun fra fritidsfartøy dersom de er omfattet av kommunens avfallshåndtering, forutsatt at disse havnene er registrert med navn og beliggenhet i meldingstjenesten SafeSeaNet. Informasjon om avfallshåndteringsordningen ved havnen skal være tilgjengelig for brukerne.*

Avfallsplanen skal utarbeides i henhold til dette kapitlets vedlegg I og gjeldende bestemmelser for avfallshåndtering. *Opplysningene fra avfallsplanen som er beskrevet i punkt 2 i vedlegg I skal formidles til skipsoperatørene, offentliggjøres og gjøres lett tilgjengelig på norsk og engelsk. Disse opplysningene skal også gjøres tilgjengelige og holdes oppdatert i SafeSeaNet Norway.* Avfallsplanen skal godkjennes av statsforvalteren. Ved etablering av ny havn skal godkjent avfallsplan foreligge før havnen tas i bruk.

Avfallsplanen skal evalueres og oversendes statsforvalteren for ny godkjenning minst hvert femte år og ved vesentlige endringer i driften av havnen. Godkjenningen gjelder i fem år fra den dato statsforvalteren godkjente planen. *Planer godkjent før [dato for ikrafttredelse av endringsforskriften]*

skal gjelde i fem år fra den dato statsforvalteren godkjente planen. Ved ny godkjenning må utkast til avfallsplan sendes statsforvalteren senest tre måneder før gjeldende avfallsplan utløper.

Kommunen skal ha en oversikt over alle havner innenfor kommunen, som skal sendes til statsforvalteren. Oversikten skal oppdateres og sendes statsforvalteren på nytt ved vesentlige endringer.

#### 4.2 Høringsinstansenes syn

Flere av høringsinstansene støtter at flere av de små havnene kan unntas kravet om avfallsplan. Statsforvalterne fremhever at godkjenning av planer for småbåthavner er en ressurskrevende oppgave, som de mener har medført liten effekt og lav miljøgevinst. Statsforvalterne er positive til at plikten til å gjennomføre avfallsplanen blir presisert i første ledd. Videre mener de det ikke bør være krav om å utarbeide avfallsplan for en havn der det ikke er behov for et avfallsmottak. De ber Miljødirektoratet vurdere om godkjenning av avfallsplaner kan komme inn under forurensningsforskriftens § 39 om gebyr til statskassen.

Ett av kriteriene for å få unntak fra kravet om avfallsplan er at havnen må være omfattet av kommunens avfallshåndtering. Statsforvalterne, Avfall Norge og Norsk Industri etterspør en klargjøring av hva som menes med «kommunens avfallshåndtering». Norsk Industri og Avfall Norge fremhever at avfall fra småbåthavner er å anse som næringsavfall iht. forurensingsloven § 27a. Statsforvalterne mener at forslaget vil medføre at de aktuelle havnene som har avtaler med private renovasjonsselskaper ikke vil kunne få unntak slik bestemmelsen er utformet. Norsk Industri henviser til skipsavfallsdirektivets innledende bestemmelse nr. 29, og mener at intensjonen med direktivet er å unngå at lokale myndigheter belastes unødige, og mener at det vil være i tråd med direktivets intensjon at det foreslåtte unntaket i forurensningsforskriften § 20-6 også gjøres gjeldende for ikke-kommersielle fritidsbåthavner med innsamlingsordninger for næringsavfall. Norsk Industri foreslår å endre bestemmelsen slik at det kun stilles krav til dokumentasjon at det er inngått avtale om forskriftsmessig avfallsinnsamling og levering til godkjent mottak. Avfall Norge foreslår følgende endring: "*forskriftsmessig innsamlingsordning for avfall med levering til godkjent mottak iht. forurensningsloven*".

Kystrederiene mener at unntaket fra kravet om avfallsplan også bør gjelde små havner med sjelden eller begrenset trafikk fra sjøtransport. De påpeker at spesielt fartøy innen bulksegmentet går til mange mindre ubemannede havner i distriktene for å levere stein, grus m.m.

Kystverket oppgir at de kan legge til rette for at sentrale deler av avfallsplanen gjøres tilgjengelig for brukerne gjennom SafeSeaNet Norway, men de påpeker at dette meldingssystemet kun er innrettet mot næringsfartøy.

#### 4.3 Direktoratenes vurdering

Vi mener at den nye unntaksbestemmelsen i direktivet om unntak fra krav om avfallsplan for "*små, ikke-kommersielle havner*" med *sjelden eller begrenset trafikk kun fra fritidsfartøy dersom de er omfattet av kommunens avfallshåndtering*" vil bidra til å begrense antall havner som er omfattet av krav om avfallsplan. Vi er langt på vei enig med statsforvalterne at krav om avfallsplan for mange små havner har medført liten miljøgevinst og stor arbeidsbyrde både for havner og statsforvaltere. I 2018 ble det gjennomført en kartlegging som viser at det er rundt 4400 havner i Norge som er omfattet av, eller som er usikre om omfattes av, krav om avfallsplan etter gjeldende regelverk. Det nye skipsavfallsdirektivet åpner nå opp for at små, ikke-kommersielle havner for fritidsbåter kan fritas fra kravet om å utarbeide en avfallsplan som skal godkjennes av statsforvalteren. For havner som har krav om avfallsplan, endres perioden for regodkjenning fra tre til fem år. For avfallsplaner som

allerede er godkjent etter gjeldende regelverk, vil avfallsplanen være gyldig i fem år fra siste godkjenningsdato. Disse endringene vil bidra til at færre havner vil falle inn under kravet om å utarbeide avfallsplan enn tidligere. Direktoratene mener at endringene vil gjøre arbeidet mindre ressurskrevende, og at ressursbruken for statsforvalterne, kommuner og havneansvarlige vil være mer i samsvar med miljønyttens sammenlignet med gjeldende regelverk.

Vi foreslår å endre bestemmelsen slik at avfallsplan kan unnlates dersom havner er omfattet av kommunens avfallshåndtering *"eller det er inngått avtale om avfallsinnsamling og levering til lovlig mottak"*. Endringen kan motvirke konkurransevridning i forhold til private selskaper som opererer på dette markedet, men det vil fortsatt sikres at avfallet fra havner uten avfallsplan håndteres på forsvarlig måte. Vi viser til at det i punkt 29 i direktivets fortale fremheves at for å unngå å overbelaste lokale myndigheter, bør det være tilstrekkelig at avfallet fra småbåthavner inngår i den kommunale avfallsstrømmen ("municipal waste stream") og håndteres deretter for slik å unngå å overbelaste myndighetene. Dette fremheves også i innspillet fra Norsk Industri. Vi vurderer at vårt forslag til endring fortsatt vil være i tråd med direktivets formål bak å unnta enkelte småbåthavner fra krav om unntaksplan.

For å få unntak fra krav om avfallsplan må havnen anses som liten og ikke drive med kommersiell virksomhet med profitt som formål. Dersom havnen oppfyller disse kriteriene, er omfattet av kommunens avfallshåndtering eller det er inngått avtale om avfallsinnsamling og levering til lovlig mottak, kan havnen unntas fra kravet om avfallsplan. De aktuelle småbåthavnene skal registreres med navn og beliggenhet i meldingstjenesten SafeSeaNet (SSN).

Vi mener at kravet om at havneansvarlig skal sørge for at informasjon om avfallshåndteringen er tilgjengelig for brukerne, også gjelder havner som har unntak fra kravet om å utarbeide avfallsplan, vil bidra til forsvarlig håndtering av avfall og redusert forsøpling.

Kommunen skal sørge for å ha en oppdatert oversikt over alle havner i sin kommune, uavhengig av størrelse, kategori og eierskap. Informasjonen skal sendes til statsforvalteren. Unntak fra krav om avfallsplan vil gi havner som oppfyller kriteriene nevnt over, et insentiv til å melde inn til statsforvalteren. Databasen "Avfallsplan i Havn", som benyttes av statsforvalterne til registrering av avfallsplaner fra havner i Norge og forvaltes av Miljødirektoratet, har registrert de fleste havner som har krav om avfallsplan etter gjeldende regelverk. Direktoratene antar at flere havner som nå vil falle utenfor kravet om avfallsplan, allerede ligger inne i denne databasen slik at det vil være mulig å gjøre et uttrekk av disse for å registrere havnene inn i SSN, i tråd med artikkel 5 nr.5 i direktivet. Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå (EMSA) oppgir at de vil tilby en løsning hvor medlemslandene kan laste opp en excel fil med havner som er unntatt krav om avfallsplan i meldingssystemet SNN.

Miljødirektoratet vil veilede statsforvalterne hvordan de skal registrere havner med unntak fra avfallsplan og samarbeide med Kystverket hvordan disse skal meldes inn i meldingstjenesten SNN.

Godkjenning av avfallsplaner kommer ikke inn under reglene for gebyr i forurensningsforskriften kapittel 39, og forutsetter en regelverksendring. Direktoratene har ikke tatt stilling til dette nå, men vil vurdere å komme tilbake til det.

Forslag til endring i bestemmelsen § 20-6 tredje ledd:

*Første ledd gjelder ikke små, ikke-kommersielle havner med sjelden eller begrenset trafikk kun fra fritidsfartøy dersom de er omfattet av kommunens avfallshåndtering **eller det er inngått avtale om avfallsinnsamling og levering til lovlig mottak**, forutsatt at disse havnene er registrert med navn og beliggenhet i meldingstjenesten SafeSeaNet. Informasjon om avfallshåndteringsordningen ved havnen skal være tilgjengelig for brukerne.*

## 5. § 20-7 Meldeplikt

### 5.1 Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratets forslag

*Fartøy med bruttotonnasje 300 eller mer som er underveis til en havn innenfor EØS-området, med unntak av fartøy med lengde under 45 meter som er fiskefartøy, fritidsbåter eller historiske fartøy, skal gi melding om levering av avfall i havnen*

- a. minst 24 timer før anløp, dersom anløpshavnen er kjent,
- b. så snart anløpshavnen er kjent, dersom denne opplysningen først er tilgjengelig mindre enn 24 timer innen anløp, eller
- c. senest ved avgang fra foregående havn, dersom reisen varer mindre enn 24 timer.

*Meldeplikten gjelder ikke ved anløp til oppankringsplass i norsk havn.*

Meldingen skal gis i meldingstjenesten SafeSeaNet Norway i samsvar med vedlegg III til dette kapitlet. Opplysningene skal være tilgjengelige om bord, i det minste til neste anløpshavn, og skal kunne vises til Sjøfartsdirektoratet.

### 5.2 Høringsinstansenes syn

Det er kommet flere høringsinnspill knyttet til at fiskefartøy nå skal omfattes av meldeplikten. Det vises i høringsinnspillene til at fiskeflåten allerede i dag er pålagt omfattende rapporteringskrav, eksempelvis krav til avfallshåndteringsplan og avfallsdagbok, og at det er viktig at en unngår overlappende krav til logg og rapportering.

### 5.3 Direktoratenes vurdering

Kravet om meldeplikt fremgår av direktivets artikkel 6 og gjelder også for fiskefartøy. Det kommer frem av direktivets fortale at fiskefartøy må omfattes av det generelle avfallsgebyret, og dermed også meldeplikten, fordi tidligere kartlegging har vist at disse i stor grad bidrar til marin forurensning. Det er dermed ikke nasjonalt handlingsrom for å unnta fiskefartøy over 300 bruttotonn og 45 meter fra meldeplikten. Direktoratene kan ikke se at meldeplikten overlapper med kravene om avfallsplaner og avfallsdagbok som omfatter fiskefartøy i dag, selv om de ulike dokumentene vil måtte inneholde noe av den samme informasjonen. Hovedhensikten med meldeplikten er å få gitt beskjed til havnen om hvilken avfallsmengde som skal leveres, slik at gebyret kan beregnes i henhold til § 20-10.

Sammenholdt med registrering av avfallskvitteringen vil innholdet i avfallsmeldingen være et av sjekkpunktene som avgjør hvilke skip som skal utvelges for tilsyn. Som nevnt i høringsnotatet vil nasjonale unntak fra meldeplikten skape utfordringer for gjennomføringen av det felleseuropeiske systemet for vurdering av risikonivå for skipene som er omfattet av direktivet, som nå er presisert gjennom forordning 2022/90. Vi mener også at bruk av elektronisk avfallsdagbok bør kunne forenkle arbeidet og i stor grad automatisere avfallsmeldingene, ettersom standardformatet for avfallsmeldingene følger grupperingen av avfallstyper i avfallsdagboken slik den følger av appendix 2 til MARPOL vedlegg V.

Fartøy med bruttotonnasje under 300 fritas nå fra meldeplikten i direktivet, se artikkel 6 (1), og direktoratene har ikke sett behov for videreføring av denne plikten på nasjonalt grunnlag. Det er ikke kommet innspill i høringsrunden om at det er behov for en videreføring av plikt til å gi melding om levering av avfall til havnen også fra fartøy under 300 bt., og direktoratene anbefaler derfor å gjøre plikten gjeldende kun for fartøy med bruttotonnasje 300 eller mer.

Vi anbefaler ingen endringer i bestemmelsen.

## 6. § 20-8 Plikt til å levere avfall

### 6.1 Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratets forslag

*Skipsfører skal sørge for at avfall leveres mottaksordning i havn før avgang, i samsvar med de relevante utslippsnormene fastsatt i MARPOL-konvensjonen. Plikten til å levere avfall gjelder ikke ved anløp til oppankringsplass i norsk havn.*

*Skip som har dokumentert tilstrekkelig kapasitet til oppbevaring av avfall som genereres under reisen, i tillegg til det som allerede er om bord, kan fortsette til neste havn uten å levere avfall før avgang.*

*For oljeholdig avfall skal det være en restkapasitet på minst 75 % av totalkapasiteten.*

*Dersom det ikke kan fastslås at neste anløpshavn har tilfredsstillende mottaksordning, eller det ikke er kjent hva som er neste anløpshavn, kan Sjøfartsdirektoratet kreve at avfall leveres før avgang selv om oppbevaringskapasiteten om bord anses tilstrekkelig etter annet og tredje ledd*

### 6.2 Høringsinstansenes syn

Kystrederiene foreslår en løsning hvor skip som ikke går i fast rute kan levere avfall en gang i uken, registrere dette i SSN og få unntak fra leveringsplikt og gebyrplikt i neste havner. Dette er formålstjenlig på grunn av mengden avfall fra skipene, da mange skip ikke har så mye avfall at de trenger å levere i hver enkelt havn.

Norske Havner mener forskriften er uklar når det gjelder hvem som er ansvarlig for å sortere avfallet, og etterlyser en plikt for skipene å levere ferdig utsortert avfall.

Forslaget om å flytte bestemmelsen om leveringsplikt fra forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger støttes av de høringsinstansene som har kommentert dette.

### 6.3 Direktoratenes vurdering

Når det gjelder forslaget fra Kystrederiene om unntak fra leveringsplikt og gebyrplikt for skip som ikke går i fast rute, kan ikke direktoratene se at denne løsningen er mulig ved gjennomføringen av direktivet. Det er kun skip i fast rute som kan få unntak fra gebyrplikt og meldeplikt, se § 20-8b. Når det gjelder leveringsplikten finnes det der et handlingsrom knyttet til tilstrekkelig restkapasitet for lagring av avfallet. At meldeplikten oppfylles er imidlertid avgjørende for at utregningen av om skipet kan gå videre uten leveringsplikt kan gjøres. Vi viser også til at et grunnleggende poeng med det generelle gebyret som direktivet krever, er at skipene skal ha insentiv til å levere så ofte som mulig. Vi viser også til at nærskipsfarten vil få redusert gebyr i tråd med § 20-11.

Når det gjelder innspillet fra Norske Havner, er direktoratenes vurdering at det ikke vil være aktuelt å innføre særnorske regler om sortering av avfall om bord på skip. Avfallshåndteringen om bord bør reguleres gjennom felles, internasjonalt IMO-regelverk, for at dette skal være håndterbart for den internasjonale skipsfarten.

Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) gir allerede i dag insentiv til å sortere avfall om bord gjennom bl.a. retningslinjer for utvikling av avfallshåndteringsplaner (MEPC 220(63)) og retningslinjer for implementering av MARPOL vedlegg V (MEPC 295(71)) hvor det er anbefalt å sortere avfallet ombord for å unngå eller redusere behovet for sortering av avfallet etter at det levert til et mottaksanlegg. Retningslinjene sier også at mottaksanleggene kan anmode skipene om å sortere avfallet i kategoriene som er brukt i avfallsmeldingen. Direktoratene mener videre at den nye forordning 2022/91 som krever at avfallssortering av MARPOL vedlegg V-avfall om bord i tråd med MEPC.295(71) skal gi reduksjon i gebyret når havnene kalkulerer dette, ytterligere vil styrke insentivet til å levere sortert avfall.

Vi anbefaler ingen endringer i bestemmelsen.

## 7. § 20-8a Avfallskvittering

### 7.1 Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratets forslag

*Når et skip har levert avfall i mottaksordning i havn, skal havneansvarlig der avfallet ble levert, sørge for at en avfallskvittering i samsvar med vedlegg IV til dette kapitlet blir fylt ut. Avfallskvitteringen skal utstedes til skipsfører uten unødig forsinkelse.*

*Første ledd gjelder ikke små havner som har ubemannede mottaksordninger, eller som ligger avsides til, forutsatt at disse havnene er registrert med navn og beliggenhet i SafeSeaNet Norway.*

*Fartøy med bruttotonnasje 300 eller mer, med unntak av fartøy med lengde under 45 meter som er fiskefartøy, fritidsbåter eller historiske fartøy, skal rapportere informasjonen på avfallskvitteringen i meldingstjenesten SafeSeaNet Norway.*

*Informasjonen fra avfallskvitteringen skal, sammen med den tilhørende oljedagboken, lastedagboken, avfallsdagboken eller avfallshåndteringsplanen dersom det er relevant, være tilgjengelig om bord i minst to år og kunne vises til Sjøfartsdirektoratet.*

### 7.2 Høringsinstansenes syn

Det er flere av høringsinstansene som fremhever at kravet om å utstede avfallskvittering vil kunne medføre en stor administrativ byrde. Flere mener dette vil være kostnadskrevende og dermed bidra til økt gebyr for skip. Flere er positive til at det kan gis unntak for små, ubemannede havner og havner som ligger avsides til, og mener at de fleste havner i Norge derfor bør unntas fra kravet om å utstede avfallskvittering til skipsfører.

Kystverket stiller spørsmål ved om unntatte havner skal registreres i SSN-N eller EMSAs sentrale SSN. Etter Kystverkets mening er det lite hensiktsmessig å registrere alle unntatte havner i SSN-N, med unntak av havner som allerede er registrert i SSN-N og som kan falle inn under unntaket fra krav om utstedelse av avfallskvittering etter at regelverket trer i kraft.

### 7.3 Direktoratenes vurdering

Krav om utstedelse av avfallskvittering er nytt. Beskrivelse av hva en slik kvittering skal inneholde er lagt til i nytt vedlegg III. Bestemmelsens andre ledd vil kunne gi noen havner unntak fra kravet. Unntaksbestemmelsen vil gi havneansvarlig et insentiv til å melde unntaket inn til statsforvalteren. Direktoratene har i høringen lagt til grunn at unntak skal meldes inn til den norske meldeportalen SafeSeaNet Norway (SSN-N). Kystverket er enige i vår vurdering, men har i høringen påpekt at meldingsportalen hovedsakelig er innrettet mot næringsfartøy- og havner og det er i dag registrert ca. 660 havner i SSN-N. Ifølge Kystverket må havner ha en lokaliseringskode, såkalt LOCODE, for å bli registrert i dette systemet.

På bakgrunn av høringsinnspillene om at utstedelse og registrering av avfallskvitteringer vil utgjøre en stor byrde for næringen, har direktoratene, i samarbeid med Kystverket, sett nærmere på hvordan avfallskvitteringen kan registreres inn i SSN-N. Det er i samarbeid utarbeidet et forslag til en teknisk løsning for levering av avfallskvittering gjennom SSN-N hvor det er åpent for at både havn og rederi/skip registrerer innholdet i kvitteringen. Denne løsningen vil ivareta direktivets og forskriftens krav om at rederiet/skipet er ansvarlig for at innholdet i kvitteringen registreres i SSN-N, men samtidig tillate at havnene registrerer kvitteringen direkte i SSN-N som et tilbud til skipet. Dette vil kunne være en ressursbesparende løsning både for havner og skip, og er en løsning som Kystverket har påtatt seg å utvikle.

Direktoratene vil utarbeide veiledning for unntak fra krav om å utstede avfallskvittering og vil legge til rette for elektronisk registrering i samarbeid med Kystverket. Med forbehold om hvilken teknisk løsning som skal benyttes til å registrere havner med unntak fra krav om å utstede avfallskvittering, anbefaler vi ingen endringer i bestemmelsen.

## 8. § 20-8b Fritak for rutegående skip

### 8.1 Miljødirektoratets og Sjøfartsdirektoratets forslag

*Rutegående skip med regelmessige havneanløp kan fritas fra meldeplikten etter § 20-7 og plikten til å levere avfall etter § 20-8 dersom det foreligger en ordning for å levere avfall og betale avfallsgebyrer i en havn på skipets rute hvor det foreligger tilstrekkelige mottaksfasiliteter, og dette*

- a. kan dokumenteres ved hjelp av en inngått kontrakt med en havn eller et avfallsfirma og ved hjelp av mottakskvitteringer for avfall,*
- b. er meldt til alle havner på skipets rute,*
- c. er godkjent av havnen hvor avfallsleveringen og gebyrbetalingen skjer, og*
- d. ikke har negativ innvirkning på sjøsikkerhet, helse, arbeids- og levevilkår om bord eller havmiljøet.*

*Rederiet må føre og ajourføre en liste over fartøy som er fritatt i SafeSeaNet Norway. Dokumentasjon på at vilkårene for fritak er oppfylt, skal kunne legges frem for Sjøfartsdirektoratet.*

*Fartøy som har fritak etter denne bestemmelsen, skal allikevel ikke fortsette til neste anløpshavn hvis det ikke har tilstrekkelig dedikert lagringskapasitet til alt avfall som genereres under reisen, i tillegg til det som allerede er om bord.*

### 8.2 Høringsinstansenes syn

Det er kommet inn forslag i høringen om at havnene bør vurdere om vilkårene for fritak etter § 20-8b er oppfylt, eventuelt at Kystverket skal ha denne rollen, basert på at forslaget om at skip selv skal registrere fritak i SSN-N kan bidra til konflikter mellom brukere og havn.

Kystrederiene har spilt inn at fritak bør gjelde for 1 år om gangen, slik dette praktiseres i dag.

I tillegg er det i høringsrunden kommet inn ønsker om flere generelle unntak fra pliktene som er pålagt skip.

### 8.3 Direktoratenes vurdering

Når det gjelder forslaget om at havnene bør vurdere om vilkårene for fritak etter § 20-8b er oppfylt, eventuelt at Kystverket skal ha denne rollen, antar direktoratene at de mulige konfliktene det vises til vil være konflikt mellom de havnene på skipets rute hvor avfallet ikke skal leveres, og rederiet.

Direktoratene mener ikke dette kan være avgjørende, og anbefaler ikke å ta forslaget til følge. Det er ikke tydelig hvilken rolle en havn skulle hatt i denne vurderingen. Med den foreslåtte løsningen sikres en praktisk og byrderedusert løsning for rederier med skip i fast rute, som ivaretar miljømessig forsvarlig avfallslevering, og som kontrolleres av myndighetene ved Sjøfartsdirektoratet. I denne sammenheng minnes det om at det er en rekke krav som skal oppfylles for at et skip skal kunne få fritak under bestemmelsen, herunder at alle havnene på skipets rute er informert om ordningen, og at løsningen ikke har noen negativ innvirkning på sjøsikkerhet, helse, arbeids- og levevilkår om bord eller havmiljøet.

En ettårsbegrensning for fritaket for rutegående skip er ikke fastsatt i regelverket i dag, og direktoratene har heller ikke foreslått å fastsette noen tidsbegrensning for fritaket. Fritaket vil gjelde så lenge vilkårene for det aktuelle skipet er oppfylt, og vil kontrolleres av Sjøfartsdirektoratet på tilsyn. I den nye forordning 2022/90 som fastsetter kriterier for utvelgelse av skip for tilsyn vil skip som er registrert med fritak etter § 20-8b få forhøyet risikonivå dersom det ikke er gjennomført et tilsyn de siste 12 måneder. Dette vil sikre at også disse skipene kontrolleres med jevne mellomrom.

Når det gjelder andre innspill om mulige unntak fra skipenes plikter i direktivet, kan ikke direktoratene se at det kan gis unntak i tråd med direktivet ut over det som allerede er foreslått i forskriftsendringene som har vært på høring.

Vi anbefaler ingen endringer i bestemmelsen.

## 9. §§ 20-9 Avfallsgebyr

### 9.1. Miljødirektoratets og Sjøfartsdirektoratets forslag

Omkostningene forbundet med mottak og videre håndtering av avfall fra skip, *unntatt lasterester*, skal dekkes ved innkreving av avfallsgebyrer fra de skip som anløper havnen. *Omkostningene inkluderer kostnadene beskrevet i vedlegg II.* Gebyr som nevnt skal innkreves uavhengig av om det leveres avfall fra skipet til mottaksordningen. *Ved anløp til oppankringsplass i norsk havn skal det ikke kreves gebyr som nevnt med mindre det leveres avfall til mottaksordningen.*

Gebyr for lasterester og avfall fra avgassrensesystemer skal likevel ikke innkreves med mindre dette blir levert.

Gebyret skal differensieres ut fra tilbudet av mottaksordninger. Gebyrets størrelse fastsettes av havneansvarlig og skal ikke overstige omkostningene forbundet med mottaksordningene for de enkelte fartøygrupper i havnen.

Gebyret kan innkreves av havneansvarlig for hvert anløp eller som årsgebyr, sesonggebyr eller liknende.

Gebyret skal differensieres ut fra:

- a. kategori, type og størrelse på skipet*
- b. havnetjenester som gis utenom havnens normale åpningstider*
- c. om det leveres farlig avfall*

I tilfelle som angitt i § 20-10 siste ledd kan det innkreves tilleggsgebyr.

### 9.2. Høringsinstansenes syn

Flere av høringsinstansene er kritiske til at fiskefartøy og fritidsbåter som er godkjent for høyst 12 personer ikke lenger skal være unntatt plikten til å betale gebyr.

Fiskebåt og Norges Fiskarlag foreslår at fartøyene betaler en fast årlig avgift til staten som deretter fordeles på havner etter årlig forventede avfallsmengder.

Kystverket mener at bestemmelsens andre ledd kan være egnet til å forvirre og at skillet mellom generelt gebyr og spesielt gebyr bør komme frem tydeligere.

### 9.3 Direktoratenes vurdering

Formålet med bestemmelsen er at det generelle gebyret ("no special fee") skal fungere som et incentiv til å levere avfall til mottaksordninger i havner for å forebygge marin forurensning. I det nye direktivet er fiskefartøyer og fritidsbåter som er godkjent for høyst 12 personer, ikke lenger unntatt plikten til å betale generelt gebyr. For å være i tråd med direktivet må derfor unntaket i dagens § 20-9 femte ledd oppheves. Vi vurderer ikke å ha handlingsrom i direktivet til å beholde unntaket. Vi opprettholder derfor vårt forslag om å innlemme fiskefartøy og fritidsbåter som er godkjent for høyst 12 personer i gebyrplikten.

Det generelle gebyret skal beregnes ut ifra faktiske kostnader og betales uavhengig av om det leveres avfall eller ikke.

Endringen vil innebære at fiskefartøy betaler et generelt gebyr fremfor å betale for faktisk levert mengde. Dette vil gi fiskefartøy lik rett til å levere både eget avfall og oppfisket avfall i havner de anløper uten at det kreves noen ytterligere avgifter. Kriteriene i vedlegg II mener vi vil bidra til likere praksis.

Vi anbefaler ikke at fiskefartøy betaler en årlig fast avgift til staten som deretter fordeles på havner etter årlig forventede avfallsmengder, slik Fiskebåt og Norges Fiskarlag foreslår. Vi mener det er viktig at gebyrordningen organiseres på en forutsigbar, administrativt og kostnadsmessig effektiv måte. For å få til dette mener vi det er mest hensiktsmessig at havneansvarlig beregner og innkrever gebyr i henhold til § 20-10 og vedlegg II. Vi mener vårt forslag til gebyrsystem 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 eget og oppfisket avfall eller ikke.

Når det gjelder innspillet fra Kystverket ser vi at skillet mellom generelt og spesielt gebyr med fordel kan komme klarere frem. Det generelle gebyret skal dekke alle omkostningene med mottak og videre håndtering av avfall fra skip, med unntak av lasterester og avfall fra avgassrensesystemer. For sistnevnte skal det innkreves et særskilt gebyr.

For å klargjøre skillet og gjøre bestemmelsen lettere å forstå, foreslår vi å omstrukturere bestemmelsen noe og innta beskrivelsene "generelt" og "særskilt".

Nærmere forklart innebærer forslaget for det første å flytte bestemmelsens andre ledd om gebyr for lasterester og avfall fra avgassrensesystemer til siste ledd med enkelte omformuleringer. Dette vil medføre at reguleringen knyttet til det generelle gebyret står samlet i første til fjerde ledd. Deretter følger femte ledd om tilleggsgebyr og siste ledd om særskilt gebyr for lasterester og avfall fra avgassrensesystemer.

For det andre foreslår vi i første ledd å presisere at det er tale om generelt gebyr ved å innta begrepet "generelt" foran avfallsgebyr i første setning. På denne måten vil det klart komme frem at det i de følgende ledd er tale om generelt gebyr som skal innkreves uavhengig om det leveres avfall fra skip eller ikke. I nytt forslag til siste ledd presiseres det at det er tale om "særskilt gebyr" for lasterester og avfall fra avgassrensesystemer.

I tillegg ser vi at det av ukjent årsak kun er lasterester som er unntatt fra det generelle gebyret i første ledd første setning. Dette er nå endret til også å omfatte avfall fra avgassrensesystemer.

På bakgrunn av foreslått omstrukturering i § 20-10, se nedenfor, foreslår vi å flytte beskrivelsen av når tilleggsgebyr kan innkreves fra § 20-10 til § 20-9 femte ledd.

I opprinnelig foreslått § 20-9 tredje ledd, nå foreslått andre ledd, står det i første punktum at "gebyret skal differensieres ut fra tilbudet av mottaksordninger". Dette er videreført fra § 20-9 tredje ledd i gjeldende forskrift. Etter nærmere vurdering ser vi at første punktum er overflødig på bakgrunn av forslaget i femte ledd, nå foreslått fjerde ledd, hvor det i a-c listes hva gebyret skal differensieres ut fra. Denne listen er i samsvar med krav til differensiering i direktivet, som ikke inneholder krav om differensiering ut fra "tilbudet av mottaksordninger". Vi anbefaler at første punktum i § 20-9 tredje ledd, nå foreslått andre ledd, tas ut. Vi foreslår en omstrukturering og språklig endring av bestemmelsen som ikke medfører substansielle endringer av kravet.

Forslag til endring i bestemmelsen § 20-9:

Omkostningene forbundet med mottak og videre håndtering av avfall fra skip, *unntatt lasterester og avfall fra avgassrensesystemer*, skal dekkes ved innkreving av **generelt** avfallsgebyrer fra de skip som anløper havnen. *Omkostningene inkluderer kostnadene beskrevet i vedlegg II.* Gebyr som nevnt skal innkreves uavhengig av om det leveres avfall fra skipet til mottaksordningen. *Ved anløp til oppankringsplass i norsk havn skal det ikke kreves gebyr som nevnt med mindre det leveres avfall til mottaksordningen.*

*Gebyr for lasterester og avfall fra avgassrensesystemer skal likevel ikke innkreves med mindre dette blir levert.*

~~Gebyret skal differensieres ut fra tilbudet av mottaksordninger.~~ Gebyrets størrelse fastsettes av havneansvarlig og skal ikke overstige omkostningene forbundet med mottaksordningene for de enkelte fartøygrupper i havnen.

Gebyret kan innkreves av havneansvarlig for hvert anløp eller som årsgebyr, sesonggebyr eller liknende.

Gebyret skal differensieres ut fra:

- a. kategori, type og størrelse på skipet*
- b. havnetjenester som gis utenom havnens normale åpningstider*
- c. om det leveres farlig avfall*

~~I tilfelle som angitt i § 20-10 siste ledd kan det innkreves tilleggsgebyr.~~ **Tilleggsgebyr kan innkreves for skip som ikke overholder meldeplikten i § 20-7, dersom leveringen medfører merkostnader for havnen. Tilleggsgebyr for avfall omfattet av MARPOL vedlegg V (søppel) kan dessuten innkreves når mengden overskrider den maksimale lagringskapasiteten angitt i melding etter § 20-7.**

Omkostningene forbundet med mottak og videre håndtering av lasterester og avfall fra avgassrensesystemer dekkes ved innkreving av et særskilt gebyr fra skipet.

## 10. § 20-10 Beregning av gebyret

### 10.1. Miljødirektoratets og Sjøfartsdirektoratets forslag

*Gebyret skal dekke indirekte administrasjonskostnader, og en vesentlig del av de direkte driftskostnadene, slik disse er beskrevet i vedlegg II. Gebyret for de direkte driftskostnadene skal dekke minst 30 % av de samlede direkte kostnadene til levering av avfall foregående år, med mulighet for også å ta kostnader knyttet til den forventede trafikkmengden kommende år med i beregningen.*

Gebyr for oljeavfall og annet farlig avfall skal beregnes på grunnlag av skipets bruttotonnasje eller på grunnlag av skipets ytre mål, på tilsvarende måte som for de ordinære *farvannsavgiftene*, samt antall seilingsdøgn siden forrige leveringshavn.

Gebyr for levering av kloakk skal beregnes på grunnlag av antall personer som skipet har tillatelse til å transportere eller antall besetningsmedlemmer, samt antall seilingsdøgn siden forrige leveringshavn.

Gebyr for avfall omfattet av MARPOL vedlegg V (søppel), inkludert oppfisket avfall, skal beregnes på grunnlag av antall personer som skipet har tillatelse til å transportere eller antall besetningsmedlemmer, samt antall seilingsdøgn siden forrige leveringshavn. *Dersom andre finansieringsordninger bidrar til å dekke kostnader for mottak og behandling av oppfisket avfall, skal gebyret reduseres tilsvarende.*

*Gebyr for avfall fra avgassrensesystemer skal beregnes på grunnlag av type og mengde avfall som leveres.*

Gebyr for lasterester skal beregnes på grunnlag av type og mengde rester som leveres.

Tilleggsgebyr kan innkreves for skip som ikke overholder meldeplikten i § 20-7, dersom leveringen medfører merkostnader for havnen. *Tilleggsgebyr for avfall omfattet av MARPOL vedlegg V (søppel) kan dessuten innkreves når mengden overskrider den maksimale lagringskapasiteten angitt i melding etter § 20-7. Tilleggsgebyret skal beregnes på grunnlag av mengden som er overskridende.*

### 10.2. Høringsinstansenes syn

Flere aktører fra fiskerinæringen oppgir at det i dag er stor forskjell på de tilbud som i dag er etablert i de respektive havner, og flere mener at kravet om at havner må legge til rette for mottak av sortert avfall, jf. § 20-5, vil føre til høyere merkostnader enn anslått i høringsnotatet. Flere mener at dersom merkostnadene for fiskefartøy overstiger estimerte kostnader som ble utredet i 2018, må dette finansieres på andre måter.

Videre er det flere aktører som påpeker at gebyrdifferensiering basert på de ulike kategoriene blir viktig å etterleve. Regelrådet stiller spørsmål ved om kostnader for oppfisket avfall kunne vært differensiert på størrelse på fiskefartøyene.

Kystrederiene mener at det generelle avfallsgebyret bør være likt og så lavt som mulig i alle havner, slik at det ikke får konkurransemessige konsekvenser.

KIMO mener at det generelle gebyret kun skal omfatte kostnader til håndtering av fiskefartøyenes eget avfall, slik at kostnader til håndtering av oppfisket avfall unntas fra beregningsgrunnlaget i sin helhet og finansieres på andre måter.

Kystverket foreslår at § 20-10 første ledd flyttes til § 20-9 og at reglene om differensiering og beregning av gebyrene fremstår som noe uoversiktlige og muligens overlappende. De mener deler av bestemmelsen må tydeliggjøres på flere områder. De foreslår et skille mellom generelt gebyr og spesielt gebyr bør komme frem tydeligere i forskriften. Videre foreslår Kystverket at henvisningen til farvannsavgiften i andre ledd tas ut av forurensningsforskriften. De stiller videre spørsmål med om det er obligatorisk å kreve inn spesielt gebyr for levering av lasterester, da dette kan ha en økonomisk verdi.

### 10.3 Direktoratenes vurdering

Et gebyr er en betaling for en tjeneste og skal ikke overstige den faktiske kostnaden. Det innebærer at der det er lave kostnader knyttet til mottaksordningene, vil det være et tilsvarende lavt gebyr. Havneansvarlig er ansvarlig for å beregne gebyrene, og kan velge å innkreve gebyret enten for hvert anløp eller som sesong/årsgebyr eller lignende. Gebyret skal differensieres både ut ifra tilbudet på mottaksordningene og ulike kriterier beskrevet i § 20-9 fjerde ledd, slik at for enkelte kategorier/typer skip kan det være aktuelt med redusert gebyr.

For å være i tråd med det nye direktivet anbefaler vi å inkludere oppfisket avfall i beregningsreglene for MARPOL vedlegg V-avfall. Dersom det eksisterer andre finansieringsordninger for håndtering av oppfisket avfall, skal havneansvarlig redusere gebyret tilsvarende.

Vi mener at kriteriene for differensiert gebyr i § 20-9 og nytt vedlegg II vil bidra til et mer rettferdig og enhetlig grunnlag for beregning av gebyr i ulike havner. Vi tar forslagene fra Kystverket til etterretning og Miljødirektoratet vil utarbeide en oppdatert veileder for gebyrberegning slik at bestemmelsen tydeliggjøres med eksempler. Se også vår vurdering under pkt. 3.3 om mottaksordninger.

Som Kystverket påpeker kan noen lasterester som leveres til mottak i havn ha en økonomisk verdi, derfor anbefaler vi at lasterester ikke inkluderes i beregningen av det generelle gebyret. Denne anbefalingen vurderes å være i tråd med skipsavfallsdirektivet. Dersom skipet leverer lasterester i havn skal havneansvarlig kreve inn et særskilt gebyr som er beregnet på grunnlag av type og mengde som leveres. Det innebærer at gebyret skal dekke kostnadene for håndteringen av faktisk levert mengde, i motsetning til det generelle gebyret som ikke baserer seg på innlevert mengde. Ved beregningen av kostnadene skal eventuell verdi av lasterestene trekkes fra.

Når det gjelder Kystverkets innspill om å fjerne henvisningen til farvannsavgiften, er vi enige i dette. I § 20-10 til opprinnelig forurensningsforskrift var det vist til at gebyrene skulle beregnes på tilsvarende måte som de ordinære "havneavgiftene".<sup>1</sup> Havneavgiftene kunne tidligere beregnes basert på skipets bruttotonnasje eller på grunnlag av skipets ytre mål, slik som for avfallsgebyr, se kapittel 2 til opphevet forskrift om havneavgifter, beregning m.v.<sup>2</sup> Systemet for havneavgifter er imidlertid endret og avgiftene beregnes nå bare med grunnlag i skipets bruttotonnasje, se farvannsavgiftsforskriften § 4. På bakgrunn av at beregningsgrunnlaget for avfallsgebyr og farvannsavgift kan være ulikt, er ikke henvisningen i forurensningsforskriften § 20-10 til beregning av farvannsavgift lenger relevant. Henvisningen forslås derfor fjernet. Det forutsettes likevel at tilsvarende bruttotonnasje vil legges til grunn ved beregningen av avfallsgebyr som for farvannsavgift, det vil si bruttotonnasje slik den er angitt i fartøyets målebrev, se farvannsavgiftsforskriften § 4. Vi vurderer ikke at det er behov for å presisere dette i forurensningsforskriften kapittel 20.

<sup>1</sup> [https://lovdata.no/pro/#document/LTI/forskrift/2004-06-01-931/KAPITTEL\\_6-2](https://lovdata.no/pro/#document/LTI/forskrift/2004-06-01-931/KAPITTEL_6-2)

<sup>2</sup> <https://lovdata.no/dokument/SFO/forskrift/1994-12-02-1077>

Tilsvarende som for § 20-9 ser vi at skillet mellom generelt og spesielt gebyr med fordel kan komme klarere frem også i § 20-10. Vi foreslår å endre siste ledd om tilleggsgebyr, slik at bestemmelsen kun omhandler hvordan tilleggsgebyr skal beregnes. Videre foreslår vi å flytte beskrivelsen av når tilleggsgebyr kan innkreves til § 20-9 femte ledd. Vi mener det vil være ryddigere at bestemmelsen § 20-10 kun omhandler beregning av gebyr, mens § 20-9 omhandler hvilke kostander som skal inngå i beregningen av gebyr. Bestemmelsens fire første ledd omhandler nå beregning av generelt gebyr, femte ledd omhandler beregning av tilleggsgebyr og de to siste leddene omhandler beregning av særskilt gebyr for avfall fra avgassrensesystemer og lasterester. Vi foreslår også å presisere at de to siste leddene omhandler særskilt gebyr ved å føye til dette før "gebyr".

Vi foreslår en omstrukturering og språklig endring av bestemmelsen som ikke medfører substansielle endringer av kravet.

Forslag til endring av bestemmelsen § 20-10 andre ledd:

*Gebyret skal dekke indirekte administrasjonskostnader, og en vesentlig del av de direkte driftskostnadene, slik disse er beskrevet i vedlegg II. Gebyret for de direkte driftskostnadene skal dekke minst 30 % av de samlede direkte kostnadene til levering av avfall foregående år, med mulighet for også å ta kostnader knyttet til den forventede trafikkmengden kommende år med i beregningen.*

Gebyr for oljeavfall og annet farlig avfall skal beregnes på grunnlag av skipets bruttotonnasje eller på grunnlag av skipets ytre mål, ~~på tilsvarende måte som for de ordinære farvannsavgiftene~~, samt antall seilingsdøgn siden forrige leveringshavn.

Gebyr for levering av kloakk skal beregnes på grunnlag av antall personer som skipet har tillatelse til å transportere eller antall besetningsmedlemmer, samt antall seilingsdøgn siden forrige leveringshavn.

Gebyr for avfall omfattet av MARPOL vedlegg V (søppel), inkludert oppfisket avfall, skal beregnes på grunnlag av antall personer som skipet har tillatelse til å transportere eller antall besetningsmedlemmer, samt antall seilingsdøgn siden forrige leveringshavn. *Dersom andre finansieringsordninger bidrar til å dekke kostnader for mottak og behandling av oppfisket avfall, skal gebyret reduseres tilsvarende.*

~~Gebyr for avfall fra avgassrensesystemer skal beregnes på grunnlag av type og mengde avfall som leveres.~~

Gebyr for lasterester skal beregnes på grunnlag av type og mengde rester som leveres.

~~Tilleggsgebyr kan innkreves for skip som ikke overholder meldeplikten i § 20-7, dersom leveringen medfører merkostnader for havnen. Tilleggsgebyr for avfall omfattet av MARPOL vedlegg V (søppel) kan dessuten innkreves når mengden overskrider den maksimale lagringskapasiteten angitt i melding etter § 20-7. Tilleggsgebyr skal beregnes på grunnlag av mengden som er overskridende.~~

**Særskilt gebyr for avfall fra avgassrensesystemer skal beregnes på grunnlag av type og mengde avfall som leveres.**

**Særskilt gebyr for lasterester skal beregnes på grunnlag av type og mengde rester som leveres.**

## 11. § 20-11 Fradrag i eller bortfall av gebyr

### 11.1. Miljødirektoratets og Sjøfartsdirektoratets forslag

Det skal gis fradrag i gebyret dersom skipets miljøstyringssystem, konstruksjon, utstyr eller drift på en ikke uvesentlig måte bidrar til at

a. mengden avfall fra skipet til mottaksordningen reduseres, og

b. *avfallet fra skipet håndteres i tråd med reglene i forurensningsloven (f.eks. gjennom sortering for materialgjenvinning).*

*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 med hyppige anløp.*

*Gebyret bortfaller dersom skipet er fritatt fra levering av avfall i havnen etter § 20-8b.*

### 11.2. Høringsinstansenes syn

Statsforvalterne mener det bør være bortfall i gebyr for industrihavner drevet av en virksomhet hvor det utelukkende er virksomhetens egne skip som legger til og leverer avfall. Typisk eksempel er oppdrettsselskap som driver en havn hvor de utelukkende tar imot avfall fra egne oppdrettsbåter.

Norges Rederiforbund kommenterer at deres medlemmer ikke får fradrag eller bortfall av gebyr som § 20-11 gir adgang til etter gjeldende regelverk, og bemerker at det ikke finnes noen måte å rapportere om utstyr og avfallshåndtering som gir rett til redusert gebyr i SSN-N.

I høringsnotatet ba vi særlig om tilbakemelding på vårt forslag til beskrivelse av nærskipfart i bestemmelsens andre ledd. Kystverket nevner i sitt høringsinnspill at "nærskipfart" er definert i havneforordningen artikkel 2 punkt 15 (forordning (EU) 2017/352).

### 11.3 Direktoratenes vurdering

Direktoratene presiserer at gebyr skal bortfalle kun dersom skipet er fritatt fra levering av avfall etter § 20-8b. Avfallsgebyret kan bortfalle dersom skipet kan vise til at de har leveringsavtale i en annen havn eller særlige hensyn tilsier det. Særlige hensyn som grunnlag for bortfall av gebyr, forutsetter helt spesielle tilfeller, for eksempel at et skip søker nødhavn. Utover de foreslåtte endringene, etterlater bestemmelsen fortsatt mye skjønn til havneansvarlige når det gjelder å beregne fradraget. Dersom en industrihavn kun har anløp av egne skip som del av virksomheten, kan avfallsplan og gebyrordning tilpasses skipene som anløper havnen.

Etter innspillet fra Rederiforbundet har direktoratene diskutert med Kystverket om det er mulig å åpne for at rederiene/skipene registrerer informasjon i SSN-N om oppfyllelse av kriteriene som skal eller kan tas i betraktning av havnene ved beregningen av gebyr. Kystverket antar at dette vil være mulig, og vil arbeide videre med forslag til en slik løsning. Det understrekes at selv om det legges til rette for en forenkling av denne informasjonsstrømmen, er oppfyllelse av kravene i forskriften avhengig av at havnene vurderer og tar den delte informasjonen til etterretning.

Bakgrunnen for forslaget til nytt § 20-11 andre ledd er at det i skipsavfallsdirektivet artikkel 8 nr. 5 bokstav a) fastsettes at det skal gis fradrag i gebyr for skip som driver såkalt nærskipfart/"short sea shipping" (engelsk språkversjon). I stedet for å benytte begrepet "nærskipfart" i forskriften, ble formuleringen "skip som går i fart mellom havner i Norge eller mellom norske havner og havner i Europa med hyppige anløp" foreslått. På bakgrunn av innspill fra Kystverket har vi vurdert om formuleringen bør endres slik at den tilsvarer definisjonen av "nærskipfart" i havneforordningen. Havneforordningen gjelder som norsk forskrift, jf. forskrift om gjennomføring av forordning (EU)

2017/352 § 1. I havneforordningen defineres nærskipfart slik i artikkel 2 punkt 15: "Transport av gods og passasjerer til sjøs mellom havner i det geografiske Europa eller mellom disse havnene og havner i ikke-europeiske land med en kystlinje mot de innelukkede havnene som grenser til Europa". Skipsavfallsdirektivet henviser ikke til havneforordningens definisjon. Vi kan likevel ikke se at nærskipfart er ment å ha en annen betydning i skipsavfallsdirektivet enn i havneforordningen. For å sikre at § 20-11 andre ledd omfatter de skipene som skal gis fradrag i henhold til direktivet, anbefaler vi å bruke samme formulering som i havneforordningen.

Sammenlignet med opprinnelig foreslåtte formulering er det noen forskjeller i hvilke skip som omfattes. Etter nytt forslag er det ikke vilkår om "hyppige anløp", dette kan innebære at flere skip skal gis fradrag. Videre vil også skip som går mellom havner i det geografiske Europa og havner i ikke-europeiske land omfattes. Presiseringen av at det gjelder skip som "transporterer gods og personer" fører til en noe snevrere formulering enn opprinnelige forslag som ikke er avgrenset mot slike aktiviteter.

Forslag til endring av bestemmelsen § 20-11 andre ledd:

*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 med hyppige anløp **transporterer gods og passasjerer mellom havner i det geografiske Europa eller mellom disse havnene og havner i ikke-europeiske land med en kystlinje mot de innelukkede havnene som grenser til Europa.***"

## 12. § 20-12 Tilsyn

### 12.1. Miljødirektoratets og Sjøfartsdirektoratets forslag

Sjøfartsdirektoratet skal føre tilsyn med at skipenes plikter etter dette kapitlet overholdes, og kan gi pålegg til rederiet. Statsforvalteren skal føre tilsyn med at havnenes plikter etter dette kapitlet overholdes, og kan gi pålegg til havneansvarlig.

### 12.2. Høringsinstansenes syn

Kystrederiene har spilt inn at økte kostnader til Sjøfartsdirektoratets tilsynsvirksomhet er for høy, og det legges til grunn at dette er en kostnad som skal legges på avfallsgebyret.

LO støtter endringsforslaget som nå legger plikten til oppfyllelse av bestemmelsene i forskriften på rederiet, i stedet for skipsfører.

Norske Havner mener at forvaltningsoppgavene til Statsforvalterne og kommunene må overføres til Kystverket. Kystverket bør i tillegg være tilsynsmyndighet ovenfor havnene.

### 12.3 Direktoratenes vurdering

Kostnaden til økt tilsyn med skip er kalkulert basert på at direktivet nå har kvantifisert kravet til antall årlige tilsyn. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre tilsynsforpliktelsen på best mulig måte når det gjelder ressursbruk og praktisk gjennomføring. Det medfører ikke riktighet at kostnaden med tilsyn skal legges på avfallsgebyret. Kostnaden ved tilsyn dekkes gjennom Sjøfartsdirektoratets budsjetter. Direktoratene tar innspillet fra Norske Havner til etterretning.

Direktoratene foreslår en mindre endring som presiserer at statsforvalteren er forurensningsmyndighet for havner og kan føre tilsyn med at bestemmelsen blir overholdt.

Forslag til endring i bestemmelsen § 20-12, andre setning:

Sjøfartsdirektoratet skal føre tilsyn med at skipenes plikter etter dette kapitlet overholdes, *og kan gi pålegg til rederiet. Statsforvalteren er forurensningsmyndighet for havner og skal føre tilsyn med at bestemmelsene i dette kapitlet blir overholdt.* ~~havnenes plikter etter dette kapitlet overholdes, og kan gi pålegg til havneansvarlig~~

## 13. § 20-13 Unntak

### 13.1 Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratets forslag

Det foreslås å videreføre § 20-13 om unntak uten endring. Det vil ikke kunne gis unntak som er i strid med skipsavfallsdirektivet.

### 13.3 Direktoratenes vurdering

Det er ingen innspill til denne bestemmelsen. Vi anbefaler ingen endringer.

## 14. Vedlegg til forskriften

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.

### 14.1 Høringsinstansene syn

Norsk olje og gass viser til at standardiserte skjemaer for innmelding av avfallstyper og tilsvarende kvittering slik de er angitt i vedlegg III og vedlegg IV er utformet på norsk og dermed lite egnet for å kommunisere med skip som ankommer fra internasjonale havner.

Fiskeridirektoratet anbefaler å legge til en avmerkingsboks for fiskefartøy under «type skip» i vedlegg III og IV.

DNV bemerker at i vedlegg III og IV kan det se ut som om avfallskategori J og K er byttet om, sammenlignet med MARPOL.

### 14.2 Direktoratenes vurdering

Til innspill i høringen om at vedleggene er utformet på norsk, men bør finnes på engelsk, viser vi til at disse finnes på engelsk i direktivets vedlegg. Meldingsskjemaet skal uansett sendes inn i SSN-N, hvor engelsk språkversjon kan velges av den som melder dette inn. Forskriften krever ikke at den norske språkversjonen skal brukes, men at melding og kvittering "i samsvar med" vedlegg III og IV fylles ut.

Etter innspillet fra Fiskeridirektoratet om å legge inn en avmerkingsboks for fiskefartøy i skjemaene i vedlegg III og IV, har direktoratene undersøkt behovet for dette. I de elektroniske skjemaene i SSN-N vil fartøytype fylles inn automatisk basert på registeropplysninger, og registrering av riktig fartøytype er dermed ivaretatt. Avmerkingsboksene på skjemaene er dermed bare til bruk utenfor SSN-N, og direktoratene antar at behovet for å fylle ut og spesifisere fartøytype utenfor dette systemet er liten. Ettersom skjemaene er basert på standardformat i direktivet anbefaler derfor direktoratene å ikke endre skjemaene på dette punktet.

Det er kommet innspill i høringen om i vedlegg III og IV i endringsforskriften er bekrivelsen for MARPOL vedlegg V-avfall kategori J og K byttet om, sammenlignet med oppsettet i MARPOL. Ifølge MARPOL er bokstav J *lasterester (ikke skadelige for havmiljøet/non-HME)* og bokstav K *lasterester (skadelige for havmiljøet/HME)*, mens i direktivet og forslaget til forskrift var dette byttet om. Direktoratene har vært i kontakt med EU-kommisjonen og fått bekreftet at denne feilen i direktivet vil bli korrigert, og at løsningene i SSN vil forholde seg til MARPOL-opplistingen. Direktoratene foreslår derfor å korrigere dette i vedlegg III og IV til forskriften.

Forslag til endring av vedlegg III og IV:

Vedlegg III punkt 3, MARPOL vedlegg V – avfall:

J. Lasterester (**ikke** skadelige for havmiljøet—HME)

K. Lasterester (ikke-skadelige for havmiljøet - **HME**)

Vedlegg IV punkt 3, MARPOL vedlegg V – avfall:

J. Lasterester (**ikke** skadelige for havmiljøet—HME)

K. Lasterester (ikke-skadelige for havmiljøet - **HME**)

## 15. Andre innspill

### 15.1 Høringsinnspill på direktoratenes forslag om å fase ut prøveordningen "Fishing for Litter"

Regelrådet mener direktoratene gjør en tilstrekkelig jobb med å vurdere dagens prøveprosjekt, "Fishing for Litter" (FFL), opp imot foreslått alternativ til generelt gebyr.

Flere høringsinstanser fremhever at det er positivt at alle havner som har anløp av fiskefartøy kan ta imot oppfisket avfall, og flere mener det er en akseptabel ordning å innlemme kostnader til håndtering av oppfisket avfall i det generelle gebyret dersom dem estimerte rammen på 1000-1400 kroner pr fartøy ikke overstiges. Flere er imidlertid bekymret for at dersom kostnaden blir høyere enn estimert i beregningen fra 2018, vil det stride mot "forurensar betaler"- prinsippet fordi det ikke er fiskefartøyenes eget avfall.

SALT er positive til en ny og utvidet ordning for levering av oppfisket avfall og utrangerte redskaper i alle havner, men fremhever at ny ordningen bør bygge videre på erfaringer fra eksisterende ordning Fishing For Litter. De fremhever at prøveordningen har virket motiverende og engasjerende for fiskerne som har deltatt. Både SALT og KIMO mener at det er viktig å dokumentere hvor store mengder oppfisket avfall som tas på land av fiskere. KIMO mener at prøveordningen bør videreføres og utvides. Pelagisk forening mener det skal være gratis å levere oppfisket avfall i havn.

Nettverk for fjord- og kystkommuner (NFKK) mener at forslaget om at håndtering av oppfisket avfall overføres fra statlig finansiering til finansiering over avfallsgebyret til havnebrukerne er i strid med forurensar betaler-prinsippet. De fremhever at skipsavfallsdirektivet er tydelig på at medlemslandene skal unngå at håndteringen av marint oppfisket avfall helfinansieres av avfallsgebyret i havn.

Norske Havner, NFKK og Kystrederiene mener at ordningen med utvidet produsentansvarsordning for utstyr til fiskeri og akvakultur som inneholder plast må fremskyndes og at det må være gode

overgangsordninger frem til denne ordningen er på plass. Norges Kystfiskarlag mener at prøveordningen må videreføres frem 2025.

Norges Fiskarlag mener at det må være gode overgangsordninger som sikrer finansiering av håndteringen av oppfisket avfall, i påvente av implementering av produsentansvarsordningen for fiskeutstyr. De foreslår at en overgangsløsning kan være at midlene som hvert år har blitt satt av til «Fishing for Litter» i stedet brukes til å håndtere det oppfiskede avfallet som leveres i havnene.

#### 15.1.1 Direktoratenes vurdering:

Vi anbefaler å fase ut prøveordningen "Fishing for Litter" innen utgangen av 2022, slik at finansieringen av håndtering av oppfisket avfall dekkes av det generelle gebyret når forskriften trer i kraft. Ordningen med generelt avfallsgebyr vil både være rimeligere og enklere å administrere enn den statlig finansierte prøveordningen. Vi mener at å inkludere kostnader til håndtering av oppfisket avfall i det generelle avfallsgebyret i større grad vil 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. Vi har ikke vurdert kostnader som følge av en utvidelse av prøveordningen. Ifølge Fiskeridirektoratet er det per i dag ca. 6000 fiskefartøy i Norge. Det er ca. 320 havner 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. I dag er det 11 havner og 112 deltakende fartøy som er med i prøveordningen FFL.

Vi er enige i SALT og KIMO sine uttalelser om at det er viktig at mengden oppfisket avfall synliggjøres i størst mulig grad, slik at det er mulig å dokumentere utviklingen. For fiskefartøy over 300 bt/45 meter skal mengden oppfisket avfall komme frem av avfallsmelding og avfallskvittering, jf. bestemmelsen i §§ 20-7 og 20-8a. For fiskefartøy under 300 bt/45 meter, skal innsamlingen av data på oppfisket avfall være basert på alternative metoder som f.eks. under undersøkelser, administrative kilder, statistiske beregninger eller en kombinasjon (for mer informasjon henvises det til forordning (EU) 2022/92 om metode for innsamling av overvåkingsdata og formatet for å rapportere passivt oppfisket avfall). Direktoratene vil arbeide med å legge til rette for et system for innhenting av data.

## 15.2. Innspill på ikrafttredelse og overgangsordninger

Flere høringsinstanser viser til at det ikke redegjort for ikrafttredelsesdato i høringsnotatet og dette skaper uforutsigbarhet. Flere påpeker at det er viktig med overgangsordninger slik at relevante aktører får tilstrekkelig med tid for å kunne gjennomføre eventuelle oppdateringer av gjeldene systemer og prosedyrer for å kunne operere i tråd med de krav i endelig forskrift.

Norges Fiskarlag fremhever at det er viktig med en overgangsperiode og at veiledningsmateriell er tilgjengelig når forskriften trer i kraft.

#### 15.2.1 Direktoratenes vurdering

EUs nye skipsavfallsdirektiv ((EU) 2019/883) ble vedtatt av EU-kommisjonen 17. april 2019, og er ventet å bli innlemmet i EØS-avtalen. Innholdet i nytt direktiv har lenge vært kjent for både bransjen og relevante myndigheter. Endringene direktoratene har foreslått i forurensningsforskriften kapittel 20 er i stor grad i tråd med direktivet. De fleste kravene videreføres fra gjeldende regelverk, men vi har foreslått noen endringer som både skjerper og letter på de eksisterende kravene for havner, skip og myndigheter.

Mange av de nye kravene er knyttet til elektroniske rapportering og vil kreve at systemer for dette er tilpasset både havner, skip og myndigheter. Dette gjelder særlig unntak for havner og myndighetenes rapporteringskrav om oppfisket avfall til EU-kommisjonen. For å gjennomføre nødvendige tekniske tilpasninger av SSN-N, har direktoratene i dialog med Kystverket kommet frem til at det må regnes med noe tid for implementering av de løsningene som følger av endelig vedtatt forskrift.

Direktoratene har også vært i dialog med Fiskeridirektoratet om bruk av eksisterende løsninger for å få innhentet nødvendige data på oppfisket avfall fra fiskefartøy. Det vil kreve noen mindre endringer i eksisterende løsninger som vil kunne ta noe tid å få på plass for at de skal være tilpasset nye krav som følge av direktivet.

Direktoratene har vurdert at det vil være behov for å oppdatere veiledningen til statsforvalteren som følge av nye krav i direktivet. Det er noe uklart hvor omfattende arbeidet med å registrere havner som kan unntas fra krav om avfallsplan og utstedelse av avfallskvittering vil utgjøre (se vår vurdering under pkt. 15.3.1).

Videre vil det være behov for å oppdatere veiledningen til havneansvarlig på beregning av gebyr, da dette ikke er blitt oppdatert siden 2004. På den annen side mener vi at de foreslåtte endringene i §§ 20-9 – 20-11 om avfallsgebyrer, nytt vedlegg II og gjennomføringsforordning 2022/91 samlet sett gir en god beskrivelse av beregning av hvilke kostnader som skal inngå i både generelt, særskilt og tilleggsgebyr. Mange havner har allerede gode rutiner for dette, og de nye endringene mener vi vil bidra til mer enhetlig veiledning og praksis for beregning av gebyr.

Innlemmelse av fiskefartøy og fritidsbåter i gebyrordningen har vært kjent siden utarbeidelse av EØS-notat i 2018, og vår vurdering er at beregning av gebyr ikke er avhengig av at elektroniske systemer er på plass. Havneansvarlig må sørge for å beskrive gebyrsystemet i sin avfallsplan i henhold til vedlegg I.

### 15.3 Innspill på konsekvensutredning

Flere høringsinstanser mener at konsekvensene av endringene som er foreslått ikke er tilstrekkelig utredet. Flere påpeker at det er uklart hvilke havner som vil omfattes av ulike krav, fordi de fleste norske havner anses som små sammenlignet med mange europeiske havner.

Regelrådet fremhever spesielt at kostnad for havnene ikke kommer klart frem i høringsnotatet, fordi det er usikkerhet rundt hvordan og hvor mange havner som påvirkes av de ulike kravene og hvor lang tid havnene har til å tilpasse seg det nye regelverket. De mener imidlertid at nyttevirkningene anses som tilstrekkelig belyst og at konkurransevirkninger er tilstrekkelig vurdert for fiskefartøy.

Fiskarlaget Nord mener det bør gjennomføres en ny gjennomgang av saken for å tydeliggjøre hvordan ordningen i praksis skal gjennomføres og finansieres.

#### 15.3.1 Direktoratenes vurdering

Som tidligere nevnt over er det knyttet ulike utfordringer med definisjon av havn i § 20-3 nr. 6 (se punkt 2.3). Foreslått definisjon er i tråd med direktivet, og vi har vurderer at det ikke er noe handlingsrom for å snevre inn. Flere høringsinstanser har spesielt fremhevet at det er uklart hvilke havner som vil omfattes av unntakene fra krav om avfallsplan og utstedelse av avfallskvittering. De begrunner uklarheten med at mange norske havner anses som små sammenlignet med mange europeiske havner. Krav i direktivet om at havner med unntak skal være elektronisk registrert i SSN, vil kunne medføre en stor administrativ konsekvens både for havner og myndigheter.

Direktoratene er langt på vei enig i disse uttalelsene, og er klar over utfordringene med å utrede konsekvenser fullt ut. Vi vurderer likevel at det ikke er noe handlingsrom for å snevre inn. Definisjonen er videreført, med et tillegg om oppankringsplass, fra gjeldende regelverk og utfordringene er derfor allerede kjent. Vi vurderer at unntaksbestemmelsene i § 20-6 tredje ledd og §20-8a andre ledd vil bidra til å redusere den administrative byrden for både havner og lokale myndigheter. I tillegg vil økt gyldighetsperiode fra tre til fem år for en avfallsplan redusere ressursbruken for statsforvalteren..

Pkt. 29 i fortalen til nytt skipsavfallsdirektiv fremhever spesielt utfordringene med å kreve godkjent avfallsplan og føre tilsyn med avfallsmottak i mindre havner. Det er derfor direktivet nå åpner opp for at medlemsland kan innføre nasjonale bestemmelser om unntak. Intensjonen er å unngå at mindre fortløyningsområder og havner for fritidsbåter, som har lite trafikk eller benyttes kun deler av året, skal få krav om godkjent avfallsplan. Forutsetningen for unntak er at havnen er liten, ikke er kommersiell, er omfattet av kommunens avfallshåndtering og er registrert i det europeiske meldingssystemet SSN. I tillegg vil ubemannede havner som ligger avsides til, kunne få unntak fra kravet om å utstede avfallskvittering, forutsatt at de er registrert i SSN-N. Kriteriet om at havnen må opplyse havnebrukerne om avfallshåndteringsordningen, mener vi vil medføre liten administrativ byrde for havneansvarlig og vil i større grad bidra til forsvarlig håndtering av avfall og redusert forspøpling.

Direktoratene ser behov for å avklare hvilke havner som vil falle utenfor havnedefinisjonen og hvilke havner som kan unntas fra krav i forskriften. Vi anbefaler at dette omtales i nasjonal veiledning gjennom eksempler, og at statsforvalteren må vurdere hva som utgjør en havn i tråd med definisjonen. Det er forventet at vurderinger relatert til registrering av havner som unntas i SSN vil kreve mest arbeid i perioden rett etter at forskriften trer i kraft, i og med at direktoratene antar at mange små fritidsbåthavner vil oppfylle kriteriene for unntak fra krav om avfallsplan. Vi viser ellers til vår vurdering under pkt. 4.3.

Når det gjelder Fiskarlaget Nord sin uttalelse om behov for ny gjennomgang av konsekvenser for fiskeflåten, henviser til vår vurdering under pkt. 3.3.