**HØRINGSNOTAT**

|  |
| --- |
| Høring av forslag om endringer i forurensningsforskriften kapittel 20 om levering og mottak av avfall fra skip. |

**Forslaget gjelder endring av forurensningsforskriften kapittel 20 for å gjennomføre forordninger tilknyttet EUs nye skipsavfallsdirektiv.**

**De foreslåtte endringene innebærer at krav knyttet til lagringskapasitet på skip, tilsyn med skip og kriterier for redusert gebyr spesifiseres. I tillegg har direktoratene foreslått å ta inn en egen bestemmelse som presiserer myndighetenes forpliktelser til å rapportere mengde oppfisket avfall til EU kommisjonen. Samlet sett vurderer Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet at forslaget er gjennomførbart og ikke kommer til å medføre vesentlige økonomiske og eller administrative konsekvenser*.***

**Vi ber om kommentarer til forslaget innen 15. august 2022. Eventuelle kommentarer skal sendes til Miljødirektoratet via våre nettsider, ikke til Miljødirektoratets postmottak. Uttalelsene vil ligge på høringssiden og blir synlige for alle interesserte.**

**Bakgrunn**

Bakgrunnen for forslaget er EUs nye skipsavfallsdirektiv ((EU) 2019/883) og tilhørende forordninger (EU) 2022/89, (EU) 2022/90, (EU) 2022/91 og (EU) 2022/92.

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. Direktoratene har utarbeidet forslag til endringer i forurensningsforskriften og forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger for å gjennomføre det nye skipsavfallsdirektivet, som har vært på offentlig høring fra 7. oktober 2021 til 7. januar 2022. For mer informasjon om høringen, se Miljødirektoratets nettsider: [Forslag til endring i forurensningsforskriften kapittel 20 - Miljødirektoratet (miljodirektoratet.no)](https://www.miljodirektoratet.no/hoeringer/2021/oktober-2021/forslag-til-endring-i-forurensningsforskriften-kapittel-20/).

De ovennevnte forordningene ble vedtatt av EU-kommisjonen 21. januar 2022 og spesifiserer krav knyttet til følgende bestemmelser i det nye skipsavfallsdirektivet: artikler 7 (4), 8 (5b), 8 (7), 10 og 11. Siden rettsaktene er EØS-relevante, og vil bli tatt inn i EØS-avtalen, er Norge forpliktet til å gjennomføre dem i norsk rett. Vi gjør oppmerksom på at innholdet i forordningene på nåværende tidspunkt ikke kan endres fordi hensikten er at bestemmelsene skal gjelde likt i hele EU/EØS.

**Direktoratenes vurderinger og forslag til endringer av dagens regelverk**

Nytt skipsavfallsdirektiv er foreslått gjennomført i forurensningsforskriften kapittel 20. Ved innlemmelse i EØS-avtalen vil forordning (EU) 2022/89, (EU) 2022/90, (EU) 2022/91 og (EU) 2022/92 måtte gjennomføres i norsk rett ved inkorporasjon, og det er naturlig at dette gjøres ved endring av forurensningsforskriften kapittel 20.

*Forordning (EU) 2022/89 om beregningsmetode for tilstrekkelig lagringskapasitet*

*Kort om innhold*  
I forordning (EU) 2022/89 er det fastsatt en metode for å regne ut «tilstrekkelig dedikert lagringskapasitet» for avfall som omfattes av MARPOL vedlegg I (olje), vedlegg IV (kloakk), vedlegg V (søppel) og vedlegg VI (utslipp til luft). Avfall omfattet av MARPOL vedlegg II (skadelige flytende stoffer i bulk) er ikke omfattet av kalkuleringsmetoden, bl.a. fordi MARPOL strengt regulerer hvordan disse skal håndteres. Oppfisket avfall er heller ikke omfattet, bl.a. da det ikke alltid finnes dedikert lagringskapasitet til denne typen avfall om bord.

I vedlegg I i forordningen fastsettes det terskelverdier for hvor mye av den dedikerte lagringskapasiteten som maksimalt kan være brukt ved avgang for at skipet skal kunne gå videre til havner i EU, Norge, Island, Storbritannia og til russiske havner i Østersjøen, og til havner utenfor disse områdene. For de fleste avfallstyper kreves det mer tilgjengelig lagringskapasitet dersom neste anløpshavn er utenfor EU/Norge/Island/Storbritannia eller Russland i Østersjøen. Vedlegg II angir produksjonsrater for avfall som faller inn under henholdsvis MARPOL vedlegg I (olje), vedlegg IV (kloakk), vedlegg V (søppel).

*Direktoratenes vurdering og forslag til endringer i regelverket*

Direktoratene foreslår å gjennomføre forordning (EU) 2022/89 i ny § 20-8 i forurensingsforskriften om plikt til å levere avfall. Det fremgår av foreslått andre ledd som har vært på høring, at «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», og gjennomføringsforordningen som nærmere fastsetter hvordan dette skal regnes ut foreslås gjennomført i tredje ledd. Ettersom forordningen etter sin ordlyd kun regulerer hvordan medlemsstatene skal beregne tilstrekkelig lagringskapasitet, foreslår vi også å ta inn en ny setning i § 20-8 andre ledd hvor det fremgår at tilstrekkelig lagringskapasitet skal beregnes etter metoden som følger av tredje ledd, for å også pålegge rederiene/skipene å benytte denne beregningsmetoden.

Ettersom forordningen fastsetter bindende terskelverdier for maksimalt brukt lagringskapasitet før avgang fra havn, må også bestemmelsen som i dag står i forskrift av 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger § 16 tredje ledd, men som i tidligere forskriftsmanus er foreslått flyttet til § 20-8 tredje ledd i forurensningsforskriften, endres.

Dagens tredje ledd fastsetter at det for oljeholdig avfall skal være en restkapasitet på minst 75 %. Etter den nye forordningen skal maksimalt 50 % av lagringskapasiteten for oljeholdig avfall (MARPOL vedlegg I) være brukt ved avgang dersom neste anløpshavn er i EU, Norge, Island, Storbritannia eller en russisk havn i Østersjøen, og maksimalt 25 % dersom neste anløpshavn er utenfor disse områdene. Forordningen vil altså medføre et mindre strengt krav dersom neste anløpshavn er i EU, Norge, Island, Storbritannia eller en russisk havn i Østersjøen, men direktoratene kan ikke se at dette vil medføre noen særlige negative konsekvenser. Kravet om 75 % restkapasitet var foreslått videreført i opprinnelig høringsrunde, og det kom ikke innspill fra høringsinstansene knyttet til dette.

|  |
| --- |
| Forslag til endring av forurensningsforskriften § 20-8 (slik denne allerede er foreslått endret):  § 20-8 andre ledd andre punktum skal lyde:  *Tilstrekkelig lagringskapasitet skal beregnes etter metoden som følger av tredje ledd.*  § 20-8 tredje ledd skal lyde:  *EØS-avtalen vedlegg xx kapittel xx (forordning (EU) 2022/89) om fastsettelse av regler for anvendelsen av direktiv (EU) 2019/883 med hensyn til metoden som skal brukes for beregning av tilstrekkelig dedikert lagringskapasitet gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.* |

*Konsekvenser*

For oljeholdig avfall (MARPOL vedlegg I) vil terskelverdiene gitt i vedlegg I kunne føre til en lettelse for skip som skal videre til havner i EU, Norge, Island, Storbritannia og russiske havner i Østersjøen siden den nye terskelverdien vil kreve en restkapasitet på minst 50% av den dedikerte lagringskapasiteten, mens kravet i dag er at det skal være en restkapasitet på minst 75 % av totalkapasiteten. For skip som skal videre til havner i andre land enn de som nevnt over, vil kravene for oljeholdig avfall være de samme som i dag.

For de andre avfallskomponentene (kloakk, søppel og avfall fra eksosrenseanlegg) er det ikke spesifisert noen restkapasitet i dagens regelverk og Sjøfartsdirektoratet har heller ikke etablert en harmonisert vurdering av tilstrekkelig restkapasitet som blir praktisert ved gjennomføring av inspeksjoner. Konsekvensene for skip vil derfor kunne være en mer restriktiv praksis når det gjelder muligheten til å gå videre til neste havn uten å levere denne type avfall. Det antas at dette ikke får kostnadskonsekvenser av betydning, ettersom skipene uansett vil måtte betale generelt gebyr, og dersom de har avfall som ikke inngår i generelt gebyr vil gebyret beregnes etter faktisk mengde levert i en havn.

De økonomiske og administrative konsekvensene for myndighetene er begrenset til arbeidet med å gjennomføre forordningen i regelverk og i Sjøfartsdirektoratets interne prosedyrer.

*Forordning (EU) 2022/90 om risikobasert tilsyn av skip*

*Kort om innhold*

Forordningen fastsetter nærmere kriterier som skal vektlegges ved valg av skip for tilsyn, og videre hvilken vekt de ulike kriteriene skal ha når det gjelder å kategorisere skip som hhv. «høy», middels», «lav» og «minimal» risiko. Dette skal sikre harmonisering av inspeksjoner og likebehandling av skip i de ulike europeiske havnene.

*Direktoratenes vurdering og forslag til endringer i regelverket*

Direktoratene foreslår å gjennomføre forordning (EU) 2022/90 i § 20-12 i forurensingsforskriften om tilsyn. Det fremgår av allerede foreslått ny tekst i bestemmelsens første ledd at «Sjøfartsdirektoratet skal føre tilsyn med at skipenes plikter etter dette kapitlet overholdes, og kan gi pålegg til rederiet». Det foreslås derfor å gjennomføre forordningen som fastsetter de nærmere kriteriene for utvelgelse av skip for tilsyn i bestemmelsens andre ledd.

|  |
| --- |
| Forslag til endring av forurensningsforskriften § 20-12:  § 20-12 andre ledd skal lyde:  *EØS-avtalen vedlegg xx kapittel xx (forordning (EU) 2022/90) om fastsettelse av regler for anvendelsen av direktiv (EU) 2019/883 med hensyn de detaljerte elementene i Unionens risikobaserte utvelgelsesmekanisme for valg av skip til inspeksjon gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.* |

*Konsekvenser*

Forordningen legger plikter på myndighetene, og antas å ikke få økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen som går ut over det at skip som besøker europeiske havner allerede er underlagt tilsyn på dette området.

Økonomiske og administrative konsekvenser for myndighetene er begrenset til å gjennomføre forordningen i regelverk, samt innføre ny metodikk for utvelgelse av skip i Sjøfartsdirektoratets interne prosedyrer. Utvelgelse av skip vil støttes av tilsynssystemet Thetis-EU PRF når dette er klart fra EUs side, og vil dermed medføre en forenkling når det gjelder planlegging av tilsyn.

*Forordning (EU) 2022/91 om fastsettelse av kriterier for å fastslå at et skip produserer reduserte mengder avfall og håndterer avfallet på en bærekraftig og miljøvennlig måte i samsvar med direktiv EU (2019/88)*

*Kort om innhold*

Forordning (EU) 2022/91 fastsetter obligatoriske og valgfrie kriterier for å gi fradrag i gebyr til skip som leverer avfall i havn. Seksjon 1 i vedlegg til forordningen presiserer hvilke kriterier som skal legges til grunn for å gi fradrag i gebyret. Disse kriteriene omfatter sortering og levering av avfall under MARPOL (vedlegg V) til mottaksanlegg, skip som kan vise til en bærekraftig innkjøpsrutine som fører til avfallsreduksjon (både emballasje og annet avfall) og som unngår bruk av engangsprodukter i plast.

*Direktoratenes vurdering og forslag til endringer i regelverket*

Direktoratene foreslår å gjennomføre forordning (EU) 2022/91 i § 20-11 i forurensningsforskriften om fradrag i eller bortfall av gebyr. Bestemmelsens første ledd bokstav b ble foreslått endret for å være i tråd med det nye direktivets artikkel 8 (5) b. Gjennomføringsforordningen gir nærmere kriterier for å fastslå om skip oppfyller kravene i nevnte artikkel og anbefales derfor gjennomført i nytt andre ledd til § 20-11.

I høringsnotatet for gjennomføring av nytt skipsavfallsdirektiv viste vi til at det kunne bli behov for ytterligere endringer i regelverket som følge av EU-kommisjonens arbeid med kriteriene. På bakgrunn av at forordningen med kriteriene må gjennomføres "som sådan" i norsk rett, anbefaler vi å endre ordlyden i § 20-11 første ledd noe for å få bedre samsvar mellom ordlyden i bestemmelsen og kriteriene i forordningen. Av pedagogiske hensyn foreslås det også å innta en henvisning til kriteriene avslutningsvis i første ledd. Vi vurderer ikke at endringen av ordlyden i første ledd vil medføre store endringer for hvilke skip som skal gis fradrag i gebyr sammenlignet med vårt opprinnelige forslag. Det avgjørende for om skipene skal gis fradrag, er om de oppfyller kriteriene i forordningen.

|  |
| --- |
| Forslag til endring av forurensningsforskriften § 20-11    § 20-11 skal lyde:  Det skal gis fradrag i gebyret dersom skipets konstruksjon*,* utstyrellerdrift *bidrar til at*   1. *skipet genererer reduserte mengder avfall, og* 2. *skipet håndterer avfallet på en bærekraftig og miljøvennlig måte.*     *Ved vurderingen av om det skal gis fradrag i gebyret skal kriteriene i andre ledd legges til grunn.*  *EØS-avtalen vedlegg* *xx kapittel xx (forordning (EU) 2022/91) om fastsettelse av kriteriene for å fastslå om et skip produserer reduserte mengder avfall og håndterer avfallet på en bærekraftig og miljømessig forsvarlig måte i samsvar med direktiv (EU) 2019/883 gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.*  *Det skal også gis fradrag i gebyret for skip som 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.*  *Gebyret bortfaller dersom skipet er fritatt fra levering av avfall i havnen etter § 20-8b.* |

*Konsekvenser*

Gjennomføringsforordningen forventes ikke å medføre merarbeid for havner utover det som allerede følger av skipsavfallsdirektivet. Havneansvarlig skal uansett beregne og innkreve gebyr, og de obligatoriske og frivillige kriteriene klargjør vilkårene for gebyrreduksjon. Kriteriene vil kunne bidra til likere praksis for å fastslå at et skip produserer reduserte mengder avfall og håndterer avfallet på en bærekraftig og miljøvennlig måte. Havneansvarlig må beskrive gebyrsystemet i avfallsplanen. Kriteriene for gebyrreduksjon kan gi skip insentiv til å håndtere avfall ombord på en mer bærekraftig og miljøvennlig måte, men medfører ingen plikter utover bestemmelsene i direktiv (EU) 2019/883. For skip som krever redusert gebyr i henhold til kriteriene i gjennomføringsforordningen, vil det kunne medføre kostnader til verifisering fra tredjepart dersom havneansvarlig krever dette.

*Forordning (EU) 2022/92 om fastsettelse av gjennomføringsbestemmelser med hensyn til overvåkningsmetode og rapporteringsformat for oppfisket avfall*

*Kort om innhold*

Forordningen skal sikre at medlemsstatenes innsamling og rapportering av data skjer på en harmonisert måte slik at opplysningene blir sammenlignbare på tvers av statene.

Gjennomføringsforordningen gir nærmere bestemmelser om medlemslandenes årlige rapportering av data om volum og mengde passivt oppfisket avfall fra fiskefartøy.

*Direktoratenes vurdering og forslag til endringer i regelverket*

Direktoratene foreslår å gjennomføre forordning (EU) 2022/92 i § 20-14 i forurensningsforskriften. Eksisterende § 20-14 om ikrafttredelse var opprinnelig foreslått opphevet, men foreslås nå i stedet endret. Forordningen gir nærmere bestemmelser om medlemsstatenes årlige rapportering av data om volum og mengde oppfisket avfall fra fiskefartøy. Forordningen presiserer myndighetenes forpliktelser etter skipsavfallsdirektivet artikkel 8 nr. 7. Denne forpliktelsen er ikke tidligere foreslått gjennomført i forurensningsforskriften kapittel 20, og forordningen foreslås derfor gjennomført i egen bestemmelse.

|  |
| --- |
| Forslag til ny forurensningsforskrift § 20-14  **§ 20-14** **Krav til forurensningsmyndighetenes overvåkningsmetode og rapporteringsformat for oppfisket avfall - gjennomføring av forordning (EU) 2022/92**  *EØS-avtalen vedlegg xx kapittel xx (forordning (EU) 2022/92) om fastsettelse av regler for anvendelsen av direktiv (EU) 2019/883 med hensyn til metoder for innsamling av overvåkingsdata og formatet for å rapportere passivt oppfisket avfall gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.* |

*Konsekvenser*

Forordningen presiserer myndighetenes forpliktelser etter art. 8 nr. 7 i direktiv (EU) 2019/883. For å sikre en harmonisert innsamling og rapportering på data på oppfisket avfall fra fiskefartøy skal medlemslandene sørge for at metoden for innsamling er i samsvar med Eurostats manual for avfallsstatistikk. For fiskefartøy med bruttotonnasje (BT) 300 eller mer og over 45 meter, må myndighetene sørge for å oppdatere standardskjemaet for melding om avfallslevering til mottaksanlegg i havner (nytt vedlegg III). Fiskefartøyene skal sørge for at meldingen gis i SafeSeaNet Norway. For fiskefartøy under BT 300 og 45 meter skal innsamling av data være basert på en av følgende metoder: (a) undersøkelser; (b) administrative eller andre kilder; (c) prosedyrer for statistiske estimering; d) en kombinasjon av metodene nevnt i bokstav (a), (b) og (c). Myndighetene må tilrettelegge for at innsamling av data kan gjennomføres basert på de nevnte metodene.

**Høringsfrist**

Kommentarer til forslaget sendes Miljødirektoratet innen 15. august 2022.

Denne høringen sendes ut i samråd med Sjøfartsdirektoratet.

Vi ber om at departementer og de enkelte organisasjonene orienterer relevante etater, underliggende forbund, medlemsbedrifter m.v. om høringen.

Eventuelle spørsmål til høringen kan rettes til: Kristine von Hanno (Miljødirektoratet): [kristine.von.hanno@miljodir.no](mailto:kristine.von.hanno@miljodir.no) og Linda Dehlin Fluvåg (Sjøfartsdirektoratet): [LDFL@sdir.no](mailto:LDFL@sdir.no)