

Infrastrukturdepartementet

Yttrande, promemoria angående mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg

Örnsköldsviks kommun har tagit del av departementets promemoria angående förslag på mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg som anlöper såväl industrihamnar som fritidsbåtshamnar.

Sammanfattning

Direktivets syfte, att skydda den marina miljön mot de negativa effekterna av utsläpp av avfall från fartyg som anlöper hamnar ställer sig kommunen bakom och delar synen att detta är viktigt för såväl Sveriges som gemensamma havsområden.

Kommunen ser positivt på förslaget med mottagningsanordningar i hamnar för avfall ur miljö-och hälsoskyddsperspektiv. Förslaget innebär en bättre kontroll av avfallshanteringen. Kommunen anser också att avfallshanteringsplanerna bör vara godkända och genom förslaget att kommunerna ska ansvara för tillsynen ska även godkännandet tas av kommunen.

Kommunen delar inte promemorians något förenklade syn på vilka konsekvenserna blir för såväl fritidsbåtsägarna som kommunal organisation. Ska kommunen ha en framtida tillsynsroll så bör en stödande och vägledande roll läggas på ex. Transportstyrelsen. Tillsyn är inte samma sak som vägledning och informativt stöd.

2.3 Ett nytt direktiv om mottagningsanordningar i hamn ökar kraven på kontroll och rapportering

I promemorian anges vad begreppet hamn innebär samtidigt som undantag anges för platser som inte ska definieras som hamn. Kommunen anser att ett förtydligande kring dessa undantag skulle underlätta fortsatt arbete, speciellt som promemorian inte heller anger något krav på visst antal båtplatser för de hamnar som direktivet omfattar.

Punkt tio angående små bryggor och försumbar avfallsmängd kan tolkas väldigt subjektivt och bör utvecklas för att inte lämna en möjlighet för lokal

bedömning om vilka hamnar som ska ingå i kraven. Vad är försumbar avfallsmängd? Hur litet är små bryggor?

Undantagen i övrigt pratar även mängden trafik - vad är sällsynt eller lite trafik? Ska mängden trafik beräknas på årsbasis? Exempelvis en mindre avgiftsfri brygga längs norrlandskusten med plats för 10–15 båtar i en hamn som under högsäsong (15 juni-15 augusti) i snitt har 8 båtar per dygn (väder och vind styr) ger en total mängd på cirka 480 båtar, utslaget på helår blir det 1,3 båtar per dag. Behöver en sådan hamn en avfallshanteringsplan?

Samtidigt finns det naturhamnar (enligt tidigare definition) i exempelvis Stockholms skärgård där det i snitt ligger 20–30 båtar per dygn (50–60 båtar som mest) och högsäsongen är något längre än perioden juni-augusti. Det ger 2 700 båtar och ett snitt på årsbasis med 7,4 båtar per dygn. I dessa hamnar som det beskrivs så behövs ingen avfallshanteringsplan och här anser kommunen att Transportstyrelsen måste tydliggöra vad en naturhamn är för typ av hamn. På många ställen längs vår kust och i många andra kommuner finns det så kallade ”naturhamnar”, där det stundtals ligger 30–100 båtar per dygn under högsäsong. Servicegraden kan variera i dessa hamnar, vid vissa finns det olika serviceanordningar medan det i vissa fall inte finns några anordningar alls. Exempel på naturhamnar med många besökare finns i Stockholms skärgård, Bohuslän, Höga Kusten, Bottenviken med flera ställen.

Transportstyrelsen kan med fördel besöka ett antal hamnar i olika delar av landet för att kunna bilda sig en uppfattning om hamnarnas storlekar, faciliteter och utformning. Fritidsbåthamnarna kan se olika ut på olika platser i landet. Kommunen anser att Transportstyrelsen bör i fortsatt arbete få ansvaret att vara vägledande och ett allmänt stöd för kommunerna kring framtida tillsyn och krav utifrån direktivet. En god bild av hur fritidsbåthamnarna varierar är därför av nytta och skapar förståelse för utgångsläget.

4.2 Avfallshanteringsplaner

Kommunen anser att det är bra att det ska finnas en godkänd avfallshanteringsplan för samtliga hamnar. Det är dock viktigt att kraven i bilaga 1 ges en form av vägledning så att alla vet på vilken nivå som innehållet i planen bör redovisas beroende på om det är en industrihamn eller en fritidsbåthamn. Det är viktigt att redan från början ange hur avfallshanteringsplanerna ska utformas. Detta bör Transportstyrelsen ges i upp-

drag att utarbeta så att nivåerna blir likartade i hela landet samtidigt som planerna är tillräckligt enkla och tydliga för såväl de som ska utarbeta planerna men också de som ska utöva tillsyn och godkänna planen.

Kommunen anser att förslaget att avfallshanteringsplanerna ska uppdateras vart femte år är en ganska kort aktualitetsperiod då den påverkar såväl ansvarig för att utarbeta planen som tillsynsmyndighet. Kommunen har idag många planer och dokument som lagkrav att utarbeta och revidera och erfarenheten är att det tar betydligt mer resurser än beräknat.

Kravet på att lämna information och uppgifter i avfallshanteringsplanen skulle med fördel kunna riktas till ansvariga för respektive hamn då dessa rimligtvis bör ses som verksamhetsutövare. Att ansvariga för hamnverksamheten kan betraktas som verksamhetsutövare anges i bilaga 1 där man menar att förfarandena för mottagning, insamling, lagring, behandling och bortskaffande bör i alla avseenden överensstämja med ett miljöledningssystem som utformats så att dessa verksamheter (hamnarnas) miljöpåverkan på miljö successivt ska minska.

Det finns med största sannolikhet en orsak till att befintliga lagkrav inte fått det avtryck som önskats i ambitionen att skydda vår marina miljö när det gäller fritidsbåtshamnarna. Kommunen föreslår att Transportstyrelsen ges i uppdrag att stödja dessa hamnar genom vägledning och allmänt stöd för att öka kompetensen. Kommunen tolkar förslaget som att kommunen ska ha en tillsyns- och beslutande roll i fortsatt arbete. Därmed bör inte kommunen förväntas bistå med vägledning och stöd till berörda föreningarna eller lämna verksamhetsspecifik information eller rapportering av innehåll i avfallshanteringsplanerna. Detta bör utföras av respektive hamnansvarig. Förslaget att ge kommunerna en skyldighet att rapportera information och innehåll i avfallshanteringsplanerna bör därför läggas på verksamhetsutövaren.

4.3 Avlämnande av avfall från fartyg

Kommunen delar promemorians förslag eller tolkning om att kravet på operatören för mottagningsanordningen att lämna kvitto inte ska gälla för små hamnar med obemannade mottagningsstationer eller som är avlägset belägna. Detta är viktigt för många fritidsbåtshamnar som drivs via föreningar. Detta undantag bör därför också tydligare kopplas till vilka kraven är för operatören av ex. fritidsbåtar att föranmäla avfallet som avses

att lämnas samt kravet på att kunna uppvisa kvitto. De hamnar som undantas från kvittoutlämning bör kunna få rapportera mottagna avfallsmängder på alternativt sätt.

Angående skyldigheten att lämna passivt uppfiskat avfall har kommunen inga synpunkter. Det är viktigt att marint skräp minimeras men hamnarna kommer att få svårt att anpassa en adekvat avfallshantering till denna kategori då det är oklart vad denna fraktion kommer att bestå utav. Kommunen ställer sig frågan om inte frågan om eventuellt producentansvar för fiskeredskap också borde hanteras i detta ärende då fiskeredskap skulle kunna vara passivt uppfiskat avfall. Det är både angeläget och aktuellt att producentansvarsfrågan kring en rad olika produkttyper kommer till ett slutligt nationellt beslut (textil, fiskeredskap mm) för att även omhändertagandet och det ekonomiska ansvaret för avfallshanteringen ska bli korrekt.

4.4 Avgift för att lämna avfall i mottagningsanordning

Kommunen gör bedömningen att skyldigheten för hamnar att ta ut avgift för mottagning av avfall från fartyg inte kommer att vara enkel att implementera. Genom promemorian hänvisas i bilaga 4 till kostnads- och intäktskategorier kategorier som ska beaktas när avgiften beräknas. Dessa kategorier ger å ena sidan utrymme för att kunna ta ut de faktiska kostnader som avfallshanteringen/mottagningen genererar men å andra sidan riskerar detta att ge höga avgifter, vilket i sin tur riskerar att ”avskräcka” fartygen från att lämna avfall. Detta går helt emot direktivets syfte och ambition.

Kommunens erfarenhet från samverkan med båtföreningar gör att kommunen vill belysa denna aspekt och att det finns risk för att avfallet inte lämnas på de anordnade anläggningarna utan hamnar i naturen eller vattnet om kommunerna tar ut en avgift/för hög avgift för omhändertagande av avfall. Om inte samtliga kostnader för avfallshanteringen kan täckas hamnar dessa på verksamhetsutövaren, vilket inte heller är syftet med direktivet. Samtidigt ger uttag av avgift en möjlighet till att finansiera tillsyn och administration.

4.7 Tillsyn

Förslaget i promemorian innebär nya och utökade arbetsuppgifter för kommunens tillsynsenhet. I dagsläget har enheten inte full kontroll över antalet fritidsbåtshamnar i kommunen och det är därför nödvändigt att de

hamnar som omfattas kan lämna uppgifter som ska ligga till grund för en registrering. För att hamnarna ska få kännedom om en sådan skyldighet krävs det att kommunen informerar om de nya kraven. Ytterligare arbetsuppgifter blir att godkänna fritidsbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner och att avfallshanteringsplanerna följs vid dessa hamnar, samt utöva tillsyn över att fritidsbåtshamnarna följer bestämmelserna om mottagningsanordningarna.

De godkända avfallshanteringsplanerna ska också rapporteras i Safe Sea Net (ett nationellt system för maritim information). Transportstyrelsen har en skyldighet att se till att rapporteringskravet uppfylls för samtliga hamnar, även för fritidsbåtshamnar där godkännandet föreslås ske av kommunerna. Allt detta blir nya tillkommande uppgifter som tar resurser i anspråk.

Fritidsbåthamnarna är U-verksamheter (ej anmälningspliktiga) som idag inte har prioriterats i arbetet med tillsyn. Med förslaget kommer kommunen att behöva prioritera denna tillsyn. Tillsynen bör gå att samordna med den tillsyn enligt miljöbalken som ligger på kommunen men det betyder att det trots det att det blir mer arbete än vad som sägs i promemorian.

4.8 Ett hamnregister får införas

Kommunen ställer sig bakom förslaget om ett hamnregister, för detta behövs över samtliga fritidsbåtshamnar. Förslagsvis bör registret inkludera många olika uppgifter kring serviceanordningar, föreskrifter med mera finns dokumenterade, vilken typ (fritidsbåthamn, gästhamn, marina) av hamn det är, hamndjup, antal kajplatser och liknande. Det skulle vara bra om vissa delar av registret även skulle kunna tillgängliggöras för andra organisationer, exempelvis inom besöksnäringen, så att fler kan ta del av de uppgifter som finns dokumenterade om en specifik hamn.

Att bredda registret till mer uppgifter än bara för att stötta tillsyn, rapportering och övrig ärendehandläggning skulle både marknadsföra implementeringen av direktivet och hamnarnas verksamhet om vad de kan erbjuda genom sin hamnverksamhet.

7 Konsekvenser

Förslaget innebär inga nya juridiska skyldigheter men promemorian beskriver själv att verkställandet på lokal nivå kring fritidsbåtshamnarna fram till nu inte fått den verkan som avsetts.

Kommunen menar att konsekvenserna från förslaget att försäkra sig om en lokal tillsyn och kravställan kommer att påverka fritidsbåtsanvändarna. Genom lokal tillsyn och kravställan kommer de juridiska skyldigheterna att kunna implementeras. Därmed kommer konsekvenserna av de befintliga juridiska skyldigheterna att bli kännbara för ex. fritidsbåtshamnarna i jämförelse med i dagsläget när ingen tillsyn sker. Ökade krav på fritidsbåtshamnarna kommer att kräva resurser i form av personal och även budget. Detta kommer i sin tur att påverka fritidsbåtsanvändarna, förmodligen genom ökade avgifter.

Förslaget innebär även konsekvenser för kommunen som organisation, vilken idag dels är tillsynsmyndighet, dels samverkanspart gentemot lokala båtforeningar. Av den anledningen är det viktigt att inför fortsatt arbete tydliggöra att kommunens roll avses vara en tillsynsroll. Kommunen bedömer att fritidsbåtshamnarna kommer att behöva stöd och vägledning i fortsatt arbete. Kommunen efterlyser därför en aktör för detta. Genom Transportstyrelsens befintliga uppdrag samt föreslagna uppdrag kring industrihamnar föreslår kommunen att Transportstyrelsen ges ett vägledning uppdrag inför fortsatt arbete. Annars kommer frågorna att riktas till kommunen när fritidsbåtshamnarna ska ex. utarbeta avfallshanteringsplanerna efter rådande lagstiftning. Ska sådan vägledning och stöd i så fall ingå i tillsynen och därmed utgöra möjlighet för tillsynsavgift? En sådan situation kommer att kräva än mer resurser från kommunen, vilket ger ännu större konsekvenser.

Som redovisats i yttrandet vill kommunen belysa att uppdraget med tillsyn och godkännande av avfallshanteringsplan kommer att påverka kommunens resurser, trots utrymmet för tillsynsavgift och att tillsynen kombineras med övrig tillsyn.

Promemorians analys av konsekvenserna för fritidsbåtsanvändarna och kommunen är för godtrogen.

Örnsköldsviks kommun

Per Nylén
Kommunstyrelsens ordförande