



Datum 2022-03-17
Diarienummer 1539/21

Till: Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr: I2021/02803

Göteborgs Stads svar på remiss från Infrastrukturdepartementet - Promemorian Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg

Sammanfattande kommentarer

Göteborgs Stad ser positivt på förslagen att kommunerna ska godkänna fritidsbåtshamnars avfallshanteringsplaner och utföra tillsyn av fritidsbåtshamnars mottagningsanordningar.

Göteborgs Stads bedömning är att kommunen även bör ha tillsyn och godkänna avfallshanteringsplaner för kommersiella industri- och handelshamnar. Kommunerna har redan tillsyn över hamnars avfallshantering som en del i miljöbalkstillsynen. Om Transportstyrelsen har tillsyn av avfallsmottagningen i hamnar innebär det att två myndigheter utför likartad tillsyn, och det kan komma att innebära svårigheter vid bedömningar och vid kravställande.

Definitionen av vad som ska räknas som hamn bör förtydligas. Definitionen bör utgå ifrån antal bryggplatser och hur bryggan nyttjas då det påverkar avfallsmängden vid bryggan. Undantagen kring vad som inte ska klassas som hamn enligt förslag i remissen är svåra att tolka och kan leda till olika bedömningar i olika kommuner. Det bedöms särskilt viktigt att det är tydligt vilka hamnar som omfattas då sanktionsavgifter ska dömas ut om mottagningsanordningar och avfallsplaner saknas för verksamheter som omfattas av definitionen av hamn.

Vidare anser Göteborgs Stad att sanktionsavgifterna borde differentieras då fritidsbåtshamnar kan vara små och ideella föreningar. Sanktionsavgifterna bör också börja gälla en viss tid efter att lagändringarna trätt i kraft då många små hamnar i dagsläget inte bedöms vara medvetna om kraven.

Enligt förslaget ska hamnarna lämna kvitto till fartyget på det avlämnade avfallet. Då Göteborgs Hamn dagligen har flera anlöp där fartyg avlämnar avfall, kommer det administrativa arbetet med att fylla i avfallskvitton betydligt att öka.

Göteborgs Stad stödjer förslaget att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att ta ut avgifter i hamn för mottagning av avfall från fartyg. Det gör det möjligt att harmonisera avfallsmottagningen i EU:s hamnar. kostnaderna samt att avfallsmängderna fördelas ut jämnare mellan hamnarna.

Detaljerade synpunkter

Tillsyn och godkännande av fritidsbåtshamnars avfallshanteringsplaner

Göteborgs Stads ser positivt på förslaget att kommunerna ska godkänna fritidsbåtshamnars avfallshanteringsplaner och utföra tillsynen av fritidsbåtshamnars avfallshantering.

Bedömning är att tillsynen till stor del kommer att kunna samordnas med den tillsyn enligt miljöbalken som redan i dagsläget genomförs på fritidsbåtshamn av kommunerna.

Initialt kommer det att krävas en informationsinsats för att fritidsbåtshamnarna ska bli medvetna om kraven på att ha avfallshanteringsplan. För att kunna lämna uppgifter till Transportstyrelsens register behöver en inventering av fritidsbåtshamn i kommunen göras för att bedöma vilka hamnar som omfattas av begreppet hamn i förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg.

Det bör förtydligas vad avfallshanteringsplanen ska innehålla för att vara godkänd.

Det bör finnas en möjlighet för små fritidsbåtshamn att ha gemensamma mottagningsanordningar för avfall.

Sanktionsavgifter

Göteborgs Stad anser att sanktionsavgifterna är höga för många fritidsbåtshamn och att sanktionsavgifterna borde differentieras ytterligare. I annat fall behövs vägledning kring vilken nedsättning av sanktionsavgifterna som är rimlig för mindre verksamheter med begränsade ekonomiska resurser. Avgifterna är höga jämfört med miljöstraffavgifter som utfärdas för miljöfarliga verksamheter med stöd av miljöbalken och dess förordningar.

Vidare bör sanktionsavgifterna börja gälla efter en viss tid, till exempel ett år, efter att lagstiftningen trätt ikraft. Detta med anledning av att information och tillsyn av fritidsbåtshamnars efterlevnad av befintlig lagstiftning inte utförts i tillräcklig omfattning och mindre fritidsbåtshamn riskerar att vara omedvetna om kraven på att ha en avfallshanteringsplan i dagsläget. Samtliga hamnar kan inte förväntas vara informerade vid den tidpunkt då lagändringarna föreslås börjar gälla. Göteborgs Stad bedömer att hamnarna kommer att behandlas mer likvärdigt nationellt om sanktionsavgifterna träder ikraft en viss tid efter det att kraven på avfallshanteringsplan börjar gälla, istället för att varje tillsynsmyndighet själv ska bedöma om sanktionsavgift ska dömas ut eller sättas ner.

Definitionen av hamn

Göteborgs Stad anser att undantagen från vad som ska klassas som hamn behöver förtydligas. Det vore enklare att följa upp om en brygga träffas av undantagen om definitionen hade baserats på till exempel antal bryggplatser eller annat som påverkar avfallsmängden vid bryggan, och som går att följa upp vid tillsyn. Mängden avfall som uppstår beror utöver antal bryggplatser och hur bryggan nyttjas på om upptag av båtar sker eller inte, och om vinterförvaring av båtar sker. Göteborgs Stad tolkar skrivningen enligt förslaget som att alla verksamheter som har upptagning eller vinterförvaring av båtar behöver ha en mottagningsanordning. Det innebär att många små föreningar med få upptag kommer att behöva anlägga avfallsanläggningar för, i många fall, små mängder avfall. En möjlighet att ha gemensamma anordningar för mottagning av avfall vore rimligt för sådana verksamheter.

Följande punkter bedöms som svåra att avgöra om en brygga träffas av undantagen:

1. bryggor för fritidsbåtar som används huvudsakligen för transport till öar eller andra platser där båtinnhavaren har tillgång till en permanent eller tillfällig bostad,
2. bryggor för fritidsbåtar i anslutning till bostadsområden om bryggorna används endast av boende i området eller tillfälliga besökare till de boende,
3. bryggor på klubbholmar om bryggorna används huvudsakligen av medlemmar och tillfälliga icke-betalande besökare till medlemmarna och inte används som hemmahamn,
10. små bryggor av enkel beskaffenhet som endast används av fritidsbåtar om avfallsmängden från båtarna är försumbar.

Göteborgs Stad bedömer att det vid tillsyn är svårt att avgöra hur en brygga nyttjas, till exempel om båtarna vid bryggan huvudsakligen används för transport till öar eller andra platser där båtinnhavaren har tillgång till en bostad. Det kan också förändras beroende på vilka båtägare som nyttjar bryggorna. Om det som åsyftas med undantaget i punkt 1 är små bryggor med försumbara mängder avfall, föreslås dessa bryggor omfattas av punkt 10.

Punkt 3 kan förtydligas så att det framgår att bryggorna behöver befinna sig i direkt anslutning till bostadsområdet, och att det då ska finnas avfallshantering i anslutning till bostäderna. Många bryggor är belägna i anslutning till bostadsområden. Det kan vara svårt att bedöma vilka bryggor som kan undantas. Om undantaget handlar om bostadsrättsföreningar eller liknande som hyr ut bryggor till boende bedöms bryggorna kunna undantas. Om det rör sig om bryggor i större bostadsområden, där det inte är tydligt vem som nyttjar bryggorna, bedöms det vara olämpligt att undanta bryggorna då till exempel hushållsliknande avfall kan förväntas uppstå.

I punkt 4 bedöms ordet klubbholme vara svårtolkat.

Det vore önskvärt om det kunde förtydligas hur små hamnar som kan undantas enligt punkt 10, till exempel genom att ange ett visst antal bryggplatser.

Det bedöms vara särskilt viktigt att det är tydligt vad som omfattas av begreppet hamn med tanke på att det finns sanktionsavgifter kopplade till att inte uppfylla kraven på att ha en avfallshanteringsplan och mottagningsanordningar för avfall om man omfattas av begreppet. Det finns en risk för en varierande bedömning av vad som klassas som hamn om varje tillsynsmyndighet själv ska besluta om en verksamhet ska klassas som en hamn. Det riskerar därmed även att bli en varierad bedömning av när en sanktionsavgift ska dömas ut.

Tillsyn och godkännande av avfallsplaner för andra hamnar än fritidsbåtshamnar

Enligt remissen ska Transportstyrelsen i fortsättningen utöva tillsyn över andra typer av hamnar än fritidsbåtshamnar. Det saknas krav på att hamnen ska drivas kommersiellt eller ha som syfte att tillgodose sjöfartens behov för att omfattas av begreppet hamn. Det finns ett antal hamnar som är i gräzonen mellan kommersiell handels-, fisk- eller industrihamn och fritidsbåtshamnar. Till exempel hamnar där kommersiella fiskefartyg angör exempelvis för att ägaren bor på platsen, men där all hantering av fisk, utrustning och avfall sker i en annan fiskehamn. Detsamma kan gälla för hamn där tankfartyg angör. Ett annat exempel är gästhamnar för större besöksfartyg. Sådana gästhamnar kan tillåta angöring av fartyg med en bruttodräktighet över 1350 och är därmed tillståndspliktiga enligt Miljöprövningsförordningen, och kan inte klassas som fritidsbåtshamnar. Denna typ av hamnar bedöms inte falla in under de undantag från vad som ska klassas som hamn enligt 3§ i förordningen om åtgärder mot förorening, då de inte bedöms vara fritidsbåtshamnar eller träffas av någon av de andra undantagen. Göteborgs Stad anser att Transportstyrelsen bör

säkerställa att en rimlig uppskattning genomförs även av dessa typer av hamnar för att försäkra sig om att dessa hamnar kommer att inbegripas i tillsynen och för att kraven på dessa hamnar nationellt ska bli likvärdiga.

Enligt förslaget i remissen ska Transportstyrelsen utöva tillsyn av mottagningsanordningar för avfall och godkänna avfallshanteringsplaner för kommersiella industri- och handelshamnar runt om i Sverige. Kommuner har redan tillsyn över hamnars avfallshantering som en del i miljöbalkstillsynen och där ingår även tillsyn av hamnens mottagande av avfall från fartyg. Att två olika myndigheter bedriver likvärdig tillsyn på samma hamnverksamhet är inte resurseffektivt och kan leda till svårigheter vid bedömningar och vid kravställande. Göteborgs Stads bedömning är att samma argument bör gälla som vid övertagandet av tillsynen av fritidsbåtshamnar, det vill säga att det minskar både tid och kostnad för hamnen om tillsynen bedrivs av en myndighet. Samma sak bör gälla för länsstyrelsen för de hamnar de har tillsyn av.

Ett sätt att effektivisera tillsynen av avfallshanteringen på hamnverksamheter skulle vara att kommunen tar över godkännandet av avfallshanteringsplaner även för andra hamnar än fritidsbåtshamnar. Fördelen skulle vara att kommunen får helhetsperspektivet av avfallshantering för en hamnverksamhet. Det skulle också upplevas som mer logiskt i och med att kommunerna enligt förslaget i remissen ska ta över godkännandet av avfallshanteringsplaner för fritidsbåtshamnar.

Göteborgs Stad vill särskilt lyfta vikten av att kommunen har tillsyn och godkänner avfallshanteringsplaner för hamnar i gråzonen mellan kommersiell handels-, fisk- eller industrihamn och fritidsbåtshamnar. Dessa hamnar är ofta jämfört med kommersiella hamnar små, och kan bedrivas av ideella föreningar utan vinstintresse. På många sätt liknar de fritidsbåtshamnar i utförandet och det är inte ovanligt att de är belägna på samma plats eller i nära anslutning till en fritidsbåtshamn.

Göteborgs Stad ser positivt på förslaget att Transportstyrelsen för ett register över hamnar och att kommunerna har tillgång till uppgifterna i registret inom den egna kommunen.

Kvitto på det avlämnade avfallet

Enligt förslaget ska hamnarna lämna kvitto till fartyget på det avlämnade avfallet och i bilaga 3 anges ett standardformat för avfallslämningskvitto. Då Göteborgs Hamn dagligen har flera anlöp där fartyg avlämnar avfall, kommer det administrativa arbetet med att fylla i avfallskvitton betydligt att öka. Mallen innehåller många uppgifter som ska fyllas i och ett digitalt arbetssätt är att föredra. En pragmatisk hantering kan komma att bli nödvändig.

Avgift för att lämna avfall i mottagningsanordning

Göteborgs Stad stödjer förslaget att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att ta ut avgifter i hamn för mottagning av avfall från fartyg. Detta då det gör det möjligt att harmonisera avfallsmottagningen i EU:s hamnar. Enligt nuvarande system upplever Göteborgs Hamn att man får ta emot stora mängder fartygsavfall eftersom fartyget i många fall anser att det är lätt och organiserat att lämna avfall i Göteborgs Hamn och det gör att fartygen sparar avfall tills de kommer till Göteborg. Det nya förslaget innebär möjligheter för hamnen att ta ut avgift för de faktiska kostnaderna samt att avfallsmängderna fördelas ut jämnare mellan hamnarna.

Göteborgs Hamn ser att det finns praktiska utmaningar i hur avgiftsdebiteringen kommer hanteras och önskar fortsatt dialog med Transportstyrelsen om hur föreskrifterna kommer utformas.

Göteborg den 22 mars 2022

Jessica Granath

Avdelningschef Beslutsunderlag och utredning samt styrning

Handläggare: Lisa Berlin

E-post: lisa.berlin@stadshuset.goteborg.se

Telefon: 031-368 05 09