

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
m.naturmiljoenheten@regeringskansliet.se

Betänkande SOU 2020:83 Havet & människan

Sammanfattning

- A. Transportstyrelsen är positiv till att det i 5 § 14 punkten i Havs – och vattenmyndighetens (HaV) instruktion preciseras att HaV ska samverka med Transportstyrelsen i frågor som rör sjöfartens påverkan på de marina ekosystemen. Enligt Transportstyrelsens uppfattning är denna skrivning, läst tillsammans med 7 § myndighetsförordningen, tillräcklig för att tydliggöra HaV:s viktiga roll och bidrag till arbetet i IMO och i andra internationella organ, i frågor som faller inom HaV:s ansvarsområde.
- B. Transportstyrelsen avstyrker den föreslagna ändringen i 5 c § 8 punkten i HaV:s instruktion; ”tillsammans med Transportstyrelsen, biträda regeringen med beredningen av ärenden i det internationella samarbetet inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)” Det är Transportstyrelsen i egenskap av regelgivande myndighet som har till uppgift att särskilt biträda regeringen med beredningen av ärenden i IMO. Transportstyrelsen är en myndighet arbetar utifrån samtliga transportpolitiska mål; ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.” Hållbarhet är en viktig del, men även säkerhet och tillgänglighet är lika viktiga. Utifrån denna helhetsbild kan myndigheten arbeta med sjöfartens miljöfrågor ur ett helhetsperspektiv och inte endast ur ett miljöperspektiv. För att kunna företräda Sverige internationellt vad gäller exempelvis miljörelaterade utsläppskrav från fartyg behöver man, utöver krav på hållbarhet, även ta hänsyn till tekniska förutsättningar, nautiska kunskaper, ombordanställdas arbetsförhållanden, branschens villkor, tillgänglighetskrav etc. Transportstyrelsen har god erfarenhet av internationell förhandling inom IMO som varit framgångsrikt i många frågor som rör just sjöfartens miljöpåverkan.

Om uppdragsgivaren trots detta vill tydliggöra HaV:s roll i IMO-arbetet i deras instruktion så föreslår Transportstyrelsen att punkten 8 istället formuleras enligt nedan;

5 c § Havs- och vattenmyndigheten ska delta i det arbete på miljöområdet som regeringen bedriver inom EU och internationellt. I det arbetet ska Havs- och vattenmyndigheten inom sitt ansvarsområde särskilt:

8. vid begäran från Transportstyrelsen ge stöd i beredningen av ärenden i det internationella samarbetet inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) avseende sjöfartens påverkan på havsmiljön och dess ekosystem.

- C. Transportstyrelsen avstyrker förslaget om att huvudansvaret för det internationella arbetet inom området undervattensbuller ska övergå till HaV då det bör behandlas på samma sätt som övriga frågor kopplade till sjöfartens miljöpåverkan internationellt och då ansvaret för detta område idag ligger på Transportstyrelsen. Även dessa frågor är beroende av en helhetssyn där tekniska förutsättningar för reglering av sjöfart är viktigt, tillsammans med kunskaper om den miljöpåverkan bullret kan leda till. Transportstyrelsen ser positivt på att särskilda anslagsmedel föreslås följa med dessa frågor.
- D. Transportstyrelsen ser i huvudsak positivt på förslaget om att myndigheten tillsammans med Sjöfartsverket får en förtydligad uppgift i instruktionen att bidra i arbetet med bildandet av marint skyddsområde, samt ta fram vägledning för sjöfart inklusive fritidsbåtar, i skyddade områden. Denna skrivning tydliggör vilken lagstiftning och process som kan tillämpas vid reglering av sjöfart i skyddade områden.
- E. Transportstyrelsen ställer sig positiv till förslaget om att anslaget ”Stöd till friluftslivsorganisationer” ökar med 300 000 kr under tre år men vill påpeka att om Transportstyrelsen härigenom får ökade administrativa uppgifter kan dessa inte rymmas inom ordinarie verksamhet utan bedöms medföra behov av särskild finansiering.
- F. Transportstyrelsen har i huvudsak inget att invända mot utredningens förslag om att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att förutsättningslöst ta fram förslag till ett fritidsbåtsregister inklusive nödvändiga författningsförslag, organisationsförslag och konsekvensanalys. För det fall Transportstyrelsen ska ansvara för ett fritidsbåtsregister förutsätter det särskild finansiering.

- G. Transportstyrelsen avstyrker förslaget om införandet av ett strukturerat regelförändringsarbete på Transportstyrelsen, med skälen att myndigheten redan i hög utsträckning har ett väl fungerande strukturerat regelförändringsarbete, och att myndigheten i många avseenden följer en liknande arbetsgång som beskrivs när det gäller att hemställa till regeringskansliet om ändrad lagstiftning.
- H. Transportstyrelsen avstyrker förslaget med att skapa en ny myndighet med en tvärvetenskaplig expertfunktion. Det är positivt att man vill arbeta för att få ett ännu bättre helhetsperspektiv på frågorna kring havsmiljö, men Transportstyrelsen ser långt större nytta och kostnadseffektivitet med att utveckla och förstärka de redan befintliga myndigheternas arbeten inom detta område genom utökade resurser. Transportstyrelsen ser även att man gärna intensifierar de samarbeten och samverkansformer som finns mellan berörda myndigheter som verkar inom miljöområdet.

Transportstyrelsens synpunkter

Generella synpunkter

Transportstyrelsen upplever att remissen är mycket omfattande och det är svårt att få ett helhetsgrepp på förändringarna vid så stora volymer. Generellt kan även nämnas att beskrivningarna av Transportstyrelsens arbete med sjöfartens miljöfrågor är otydligt och otillräckligt beskrivet i utredningen, och därför i vissa delar missvisande då Transportstyrelsen i hög grad arbetar för att minska sjöfartens miljöpåverkan genom utveckling av internationella samt nationella regelverk.

Transportstyrelsen ställer sig högst tveksam till utredningens bedömningar att förslagen som läggs fram generellt kommer rymmas inom myndighetens befintliga verksamhet och inte medföra behov av särskild finansiering. Konsekvensanalysen av beredningens förslag är bristfällig, både vad gäller vad förslagen ska uppnå och vilka konsekvenser de har.

Transportstyrelsen har även funnit en del mindre sakfel, samt felaktigheter i materialet som beror på att utredningsarbetet har pågått under en längre tid och det under denna tid har hunnit publiceras nya regelverk och ny statistik. Funna sakfel anges nedan;

- Sid 251 – ”MEPC möts en gång per år.” Det stämmer inte utan MEPC möts var åttonde månad.

- Sid 951 – det anges att mottagningsdirektivet inte gäller för havsgående fartyg men det är tvärtom, det är för havsgående fartyg som det gäller.
- Under kapitel 16. Aktörer med ansvar för marint skräp, saknas uppgifter om att Transportstyrelsen arbetar för att minska utsläpp av marint skräp från sjöfarten. Arbetet genomförs i nära samarbete med Havs- och vattenmyndigheten.

De förslag som berör Transportstyrelsen finns kort sammanfattade i kapitel 26.5.15 *Konsekvenser för Transportstyrelsen*, och mer utförligt beskrivna i respektive kapitel;

- Kapitel 18 Sjöfarten och havet
- Kapitel 19 Undervattensbuller
- Kapitel 20 Marint områdesskydd
- Kapitel 21 Kusthavet där alla vill vara
- Kapitel 24 Effektivare myndigheter i offentligt havsmiljöarbete.
- Kapitel 25 Förstärkt åtgärdsarbete för bevarande och hållbart nyttjande av hav och marina resurser

Nedan anges Transportstyrelsens synpunkter kring dessa förslag, kapitel för kapitel. Transportstyrelsen anser dock att konsekvensanalysen av beredningens förslag är bristfällig och inte återspeglar samtliga konsekvenser som utredningen skulle medföra för myndigheten.

Författningsförslag samt kapitel 18 Sjöfarten och havet

Grundtesen för regleringar av sjöfarten är att eftersom den är global till sin natur så ska regleringar i första hand genomföras på internationell nivå, d.v.s. inom IMO och i vissa fall inom EU då de har kompetens på området. Transportstyrelsen är ansvarig för regelgivning inom alla trafikslagen och ett problem vi har identifierat är att det blir en ojämnavikt när Havsmiljömyndigheter tilldelas stora resurser för utredning och forskning men regelarbetet ska genomföras inom den befintliga ramen. Regelarbetet blir då en flaskhals och en ändring av instruktionen för HaV så att de tilldelas ansvaret för att frågor om sjöfartens påverkan, samt att de förslås att tillsammans med Transportstyrelsen biträda regeringen med beredningen av ärenden i det internationella samarbetet inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) riskerar att bli verkningslös.

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet (1 § Transportstyrelsens instruktion). Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsen har, liksom alla myndigheter, till uppgift att inom sitt ansvarsområde fullgöra uppgifter enligt EU-rättsakter och andra internationella överenskommelser och biträda regeringen i det internationella arbetet (myndighetsförordningen).

Transportstyrelsen en myndighet som arbetar utifrån samtliga de transportpolitiska målen; ”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.” Det är denna förutsättning som gör att Transportstyrelsen kan arbeta med sjöfartens miljöfrågor ur ett helhetsperspektiv och inte endast ur ett miljöperspektiv. För att kunna företräda Sverige internationellt vad gäller exempelvis miljörelaterade utsläppskrav från fartyg behöver man, utöver krav på hållbarhet, även ta hänsyn till tekniska förutsättningar, nautiska kunskaper, ombordanställdas arbetsförhållanden, branschens villkor, tillgänglighetskrav etc. Transportstyrelsen har god erfarenhet av internationell förhandling inom IMO som varit framgångsrikt i många frågor som rör just sjöfartens miljöpåverkan.

Den internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organization), är FN:s fackorgan för sjöfart. Arbetet i IMO syftar till att utarbeta och anta internationella regler som riktar sig mot fartyg/sjöfarten. Den absoluta majoriteten av regelverk för sjöfart som Transportstyrelsen svarar för har sin grund i IMO:s regelverk. Det är mot bakgrund av Transportstyrelsens regelgivande uppdrag som myndigheten har till uppgift att särskilt biträda regeringen med beredningen av ärenden i IMO. Transportstyrelsen bereder IMO-ärenden med berörda myndigheter och intressenter. IMO-ärenden som berör sjöfartens påverkan på havsmiljön och dess ekosystem bereds med Havs – och vattenmyndigheten (HaV). Transportstyrelsen uppskattar samarbetet med HaV i IMO-ärenden och de deltar redan i dag aktivt i beredningen av IMO-ärenden och bidrar till att

frågor som faller inom HaV:s ansvarsområde tas upp och blir belysta i beredningen.

Det finns vissa IMO-ärenden som specifikt gäller havsmiljön och dess ekosystem, till skillnad från majoriteten som i första hand riktar sig mot sjöfarten. Detta gäller t.ex. Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters, the London Convention, en konvention vars syfte är att förhindra havsföroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material. I dessa IMO-ärenden är det redan i dag HaV som har huvudansvaret, då frågorna faller inom HaV:s ansvarsområde, medan Transportstyrelsen svarar för att bevaka när frågorna tas upp och att Sverige hanterar dessa i enlighet med svensk ståndpunkt i samtliga IMO:s organ. Även i dessa frågor fungerar samarbetet mellan Transportstyrelsen och Hav bra.

Transportstyrelsen är positiv till att det i 5 § 14 punkten i HaV:s instruktion preciseras att HaV ska samverka med Transportstyrelsen i frågor som rör sjöfartens påverkan på de marina ekosystemen. Enligt Transportstyrelsens uppfattning är denna skrivning, läst tillsammans med 7 § myndighetsförordningen, tillräcklig för att tydliggöra HaV:s viktiga roll och bidrag till arbetet i IMO, i frågor som faller inom HaV:s ansvarsområde. HaV bidrar, inom ramen för sitt ansvarsområde, inte bara i beredningen av IMO-ärenden utan även i beredningen av andra internationella ärenden som Transportstyrelsen hanterar på uppdrag av regeringen med stöd av 7 § myndighetsförordningen (i andra internationella organ). Transportstyrelsen anser att 5 § 14 punkten i HaV:s instruktion ger ett tillräckligt stöd även för detta arbete.

Transportstyrelsen avstyrker den föreslagna ändringen i 5 c § 8 punkten i HaV:s instruktion; *"tillsammans med Transportstyrelsen, biträda regeringen med beredningen av ärenden i det internationella samarbetet inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)"* Detta förslag är i princip att använda samma formulering som finns i 4 § andra stycket 1 punkten i Transportstyrelsens instruktion och som hänger samman med Transportstyrelsens ansvar för regelgivning inom sjöfartsområdet. Transportstyrelsen tror och hoppas inte att avsikten är att ändra i detta ansvarsförhållande. Transportstyrelsen anser att HaV:s bidrag till det internationella arbetet är viktigt i samtliga ärenden där sjöfartens påverkan på havsmiljön och dess ekosystem är föremål för behandling och som nämnts ovan anser vi att 5 § 14 punkten är tillräcklig och tydlig.

Transportstyrelsen anser inte att det är ändamålsenligt att särskilt peka ut HaV:s bidrag till det internationella arbetet inom IMO, men om uppdragsgivaren ändå vill göra det så bör HaV:s uppdrag formuleras på ett

sätt som inte leder till oklarheter i förhållande till Transportstyrelsens uppdrag utan uttrycker klart att HaVs uppdrag inte gäller arbetet i IMO i sin helhet utan endast specifikt ärenden rörande sjöfartens påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. Ett förslag på en sådan skrivning skulle i så fall kunna vara:

5 c § Havs- och vattenmyndigheten ska delta i det arbete på miljöområdet som regeringen bedriver inom EU och internationellt. I det arbetet ska Havs- och vattenmyndigheten inom sitt ansvarsområde särskilt:

- ***8. på begäran av Transportstyrelsen ge stöd i beredningen av ärenden i det internationella samarbetet inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) avseende sjöfartens påverkan på havsmiljön och dess ekosystem.***

Transportstyrelsen upplever att det befintliga samarbetet med HaV är bra. Ett exempel på ett gott samarbete är till exempel i det regeringsuppdrag som TS tillsammans med HaV genomförde att ta fram underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg, I2019/03417/TM. Transportstyrelsen önskar att även att annan verksamhet till havs som påverkar det marina ekosystemen som till exempel vindkraftsverk och oljeplattformar/riggas uppmärksammas och tilldelas ansvarsområde i remissen.

Med anledning av vad som skrivs på s. 1003 om att ”nyttillkommen eller ändrad sjöfart i eller i närheten av Natura 2000-områden bör tillståndsprövas enligt 7 kap. 28 § miljöbalken”, vill Transportstyrelsen framhålla att det kan ifrågasättas att sjöfart som sådan kan bli föremål för tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken, då tillståndsplikt endast gäller för verksamheter och åtgärder. Dock skulle det kunna vara så att inrättandet av en ny farled eller ändrad dragning av en farled omfattas av tillståndsplikt om detta bedöms påverka i ett Natura 2000-område på ett betydande sätt. På ss. 957-982 finns ett delavsnitt med rubriken ”Exempel på sjöfartens reglering i Sverige”. Härvid kan påpekas att flera av de rättsliga instrument som tas upp inte synes innehålla bestämmelser som direkt reglerar sjöfarten. Detta gäller t.ex. lagen (1978:160) om vissa rörledningar och lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Transportstyrelsen är positiva till att det i 18.9.4 föreslås att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden. Det vore bra att utreda oklarheterna i förhållandet mellan miljöbalken och UNCLOS.

Kapitel 19 Undervattensbuller

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om att huvudansvaret för det internationella arbetet inom detta område ska övergå till HaV då det bör behandlas på samma sätt som övriga frågor kopplade till sjöfartens miljöpåverkan internationellt och då ansvaret för detta område idag ligger på Transportstyrelsen. Även dessa frågor är beroende av en helhetssyn där tekniska förutsättningar för reglering av sjöfart är viktigt, tillsammans med kunskaper om den miljöpåverkan bullret kan leda till.

Avsnittet om undervattensbuller baseras på ett underlag från 2019 och informationen borde uppdateras för att ge en mer rättvisande aktuell bild. I samband med att frågan om undervattensbuller snabbt har vuxit har även medvetenheten om undervattensbuller och samarbetet och informationen mellan myndigheterna vuxit. Den pågående uppdateringen av Baltic Sea Action Plan (BSAP) liksom samordningen inför förslaget om revidering av IMO:s guidelines om undervattensbuller har inneburit ett utvecklat samarbete mellan Transportstyrelsen och HaV.

Kapitel 20 Marint områdesskydd

Transportstyrelsen ser positivt på förslaget om ett nytt etappmål för skydd av marina områden och förslaget att en vägledning tas fram av berörda myndigheter som tydliggör vilken lagstiftning och process som kan tillämpas vid reglering av sjöfart i skyddade områden. Transportstyrelsen vill i detta sammanhang anföra att det är viktigt att vid inrättandet av ytterligare skyddade marina områden och vid ytterligare reglering i befintliga skyddade områden beaktar sjöfartens intressen och behov vad gäller tillgång till och användning av vattenområden. I samband med frågan om inrättandet av ytterligare skyddade områden/utökad reglering i befintliga områden vill dock Transportstyrelsen uppmärksamma utredningen på en brist i förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. och det är att Transportstyrelsen saknas som samrådsinstans i 25 a § ovan nämnda förordning. Denna brist bör rättas till så att det av bestämmelsen framgår att samråd ska ske med Transportstyrelsen innan beslut om bildande, ändring eller upphävande av områdesskydd enligt 7 kap. miljöbalken om beslutet rör sjöfart.

Beredningen antyder att Sverige genom IMO ska driva frågor om att via trafiksepareringssystem (TSS, DW-route ATBA mm) ska skydda känsliga områden. Ett sådant arbete skulle kräva betydligt mer resurser än Transportstyrelsen har utrymme för idag.

Kapitel 21 Kusthavet – där alla vill vara

Utredningen efterfrågar ett ökat fokus och bättre faktaunderlag vad gäller fritidsbåtars miljöpåverkan, från lokal till nationell nivå, och att dessa frågor får en tydligare roll i genomförandet av havs- och vattenförvaltningen. Transportstyrelsen är positiv till att man lyfter denna fråga, samt även till man påpekar att kommunerna behöver inkludera fritidsbåtar i infrastrukturen på ett bättre sätt.

Transportstyrelsen är positiv till förslaget om att anslaget Stöd till friluftslivsorganisationer ska öka med 300 000 kr under tre år då det finns ett stort behov av särskilda informationsinsatser till det båtburna friluftslivet. Dock innebär de föreslagna aktiviteterna med framtagande av informationsmaterial och genomförande av informationskampanjer mycket tid och resurserinsatser från inblandade parter. Även om Transportstyrelsen har god erfarenhet och kunskap på området kan dessa inte rymmas inom ordinarie verksamhet utan bedöms medföra behov av särskild finansiering.

På s. 1028 och s. 1203 anges att ”Transportstyrelsens föreskrifter medger hastighetsbegränsningar som rätt använda kan bidra både till mindre fysisk påverkan, men även till att leda båtar bort från känsliga områden genom att följa en annan väg”. Transportstyrelsen önskar förtydliga att myndighetens bemyndigande i 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300) endast innebär att myndigheten kan meddela föreskrifter som behövs med hänsyn till sjösäkerheten. Transportstyrelsen kan alltså inte meddela föreskrifter om hastighetsbegränsningar för att minska miljöpåverkan från fritidsbåtar i skyddsvärda områden, då en sådan bestämmelse skulle meddelas utifrån ett miljöskyddssyfte.

Transportstyrelsen anser vidare att för att främja samt utveckla det rörliga friluftslivet till sjöss och samtidigt värna om en hållbar utveckling, är det nödvändigt att bl.a. kunna möjliggöra säkra sjövägar med tillhörande utmärkning som uppfyller internationell norm enligt Transportstyrelsens regelverk för sjösäkerhetsanordningar (TSFS 2017:66) och sjövägmärken (TSFS 2019:12). Därutöver är det också av vital betydelse för både sjösäkerheten och miljön att framkomligheten i farleder respektive sjötrafikstråk för fritidsbåtssektorn är baserad på modern sjömätning i enlighet med internationell standard (IHO FSIS-44).

Fritidsbåtsregister

Transportstyrelsen har i huvudsak inget att invända mot utredningens förslag om att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att förutsättningslöst ta fram förslag till ett fritidsbåtsregister inklusive nödvändiga författningsförslag, organisationsförslag och konsekvensanalys, men önskar framhålla vissa synpunkter som kan vara av värde att beakta vid en eventuell utredning.

Ett register över fritidsbåtar skulle underlätta arbetet med båtfrågor på många olika områden, exempelvis vad gäller skrotning av båtar, minskade utsläpp från båtmotorer, bättre koll på båtbottnfärgshanteringen samt sanering, förbudet mot utsläpp av toalettavfall, sjöfyllerilagen och så vidare. Enligt den båtlivsundersökning Transportstyrelsen tar fram vart sjätte år visade 2020:års undersökning att ca 80 % av båtägarna var positiva till ett sådant register.

Det tidigare fritidsbåtsregistret, som omnämns i utredningen, omfattade inte båtar i det register som för nuvarande benämns fartygsregistret och som upprätthålls av Transportstyrelsen. En utredning av ett fritidsbåtsregister behöver inkludera en granskning av vad som ska registreras i ett fritidsbåtsregister jämfört med vad som ska registreras eller kvarstå i fartygsregistret.

Framtagning och bearbetning av IT-system för handläggning och beslut, datasäkerhet, dataskydd, statistikmodul, samt tidsåtgång för sökningar i SIS och ärendehantering, är förenat med ansevärt ökade kostnader för Transportstyrelsen om myndigheten skulle bli ansvarig för registret. Antagandet att ett obligatoriskt fritidsbåtsregister skulle ha karaktären av ett fordonsregister och vara anpassat till de digitala samhällsliga förväntningarna för förevarande register med elektroniska ansökningar och betallösningar, samt uppfyllandet av kraven på korrekt hantering av personuppgifter för denna typ av omfattande register, resulterat i att ett sådant register är kostnadsdrivande sett inte bara till uppbyggnad utan även till drift och säkerhetsfrågor. Det är inte möjligt att med någon säkerhet beräkna storleken av kostnaderna i dagsläget eftersom tillräcklig fakta inte finns. Sannolikt uppgår dock kostnaderna för byggnation av ett fritidsbåtsregister till 25 000 000 SEK och följande drift av registret till 10 000 000 SEK per år.

För det fall Transportstyrelsen ska ansvara för fritidsbåtsregistret, belastar kostnaderna Transportstyrelsens förvaltningsanslag; anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet. För det fall Transportstyrelsen ska ansvara för ett fritidsbåtsregister förutsätter det särskild finansiering.

Återvinning av båtar

Transportstyrelsen ser positivt på förslaget om att åter igen lyfta frågan om återvinning av fritidsbåtar, dock är det kanske inte en ny utredare som behövs utan snarare att de initiativ som redan pågår får resurser till att kunna intensifiera sitt arbete. Det finns en arbetsgrupp för detta under ledning av HaV, i vilken även Transportstyrelsen och Naturvårdsverket ingår. Sverige bör även lyfta frågan inom EU-samarbetet då ett eventuellt producentansvar inte bör omfatta endast svenska båttillverkare. Det är viktigt att man har med både de redan befintliga skrotbåtarna samt kommande nytillverkade båtar i ett återvinningssystem.

Kapitel 24 Effektivare myndigheter i offentligt havsmiljöarbete & Kapitel 25 Förstärkt åtgärdsarbete för bevarande och hållbart nyttjande av hav och marina resurser

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om införandet av ett strukturerat regelförändringsarbete på myndigheterna, med skälen att Transportstyrelsen redan i hög utsträckning har ett väl fungerande strukturerat regelförändringsarbete, och att myndigheten i många avseenden följer en liknande arbetsgång som beskrivs när det gäller att hemställa till regeringskansliet om ändrad lagstiftning. Det framgår inte vad som avses och hur det ska genomföras och är därför svårt att avgöra vad som skiljer sig åt i förslaget jämfört med myndighetens pågående och redan väl strukturerade regelarbete eller vad kostnaderna blir för ett eventuellt förändrat arbetssätt.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget med att skapa en ny myndighet med en tvärvetenskaplig expertfunktion. Det är positivt att man vill arbeta för att få ett ännu bättre helhetsperspektiv på frågorna kring havsmiljö, men Transportstyrelsen ser långt större nytta och kostnadseffektivitet med att utveckla och förstärka de redan befintliga myndigheternas arbeten inom detta område genom utökade resurser. Transportstyrelsen ser även gärna att man intensifierar de samarbeten och samverkansformer som finns mellan berörda myndigheter som verkar inom miljöområdet, exempelvis att kunskap och erfarenheter delas mellan myndigheter och även mer kontinuerligt samarbete med forskare och andra experter på deras respektive expertområden.

Beslut i detta ärende har fattats av Överdirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Gunnar Ljungberg, Avdelningschef Sjö- och luftfartsavdelningen, Karin Fransson, Sektionschef Sektionen för miljö, samt handläggare Lina Petersson, Sektionen för miljö, den senare föredragande.

Anita Johansson
Överdirektör