

2022-03-21

Vårt diarienummer
KS 2021/1343 500

Handläggare, titel, telefon
Jens Andersson, Miljö- och hälsoskyddsinspektör
Samhällsbyggnadskontoret
011-15 39 63
Ola Hjærtström, Marknadschef
Norrköpings Hamn AB
011-25 06 55

Regeringskansliet,
Infrastrukturdepartementet

Yttrande på promemorian mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg

Ert diarienummer: I2021/02803

Byggnads- och miljöskyddsnämndens samt Norrköpings Hamn AB:s yttranden bildar underlag för gemensam beredning av ärendet.

Byggnads- och miljöskyddsnämnden (nämnden) yttrar sig på promemorian mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg med följande synpunkter:

1. Nämnden ser positivt på förslaget att tillsynsansvaret för fritidsbåtshamnarna gällande mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg övertas av kommunen.

Kommunen får då ett helhetsansvar för tillsynen istället för att två myndigheter delar på ansvaret. Det är idag ofta otydligt för verksamheterna var gränsen går för myndigheternas delade ansvar.

2. Nämnden anser att kravet på en godkänd avfallshanteringsplan för fritidsbåtshamnarna är för långtgående. I direktivet finns en möjlighet till undantag för små, icke-kommersiella hamnar som kännetecknas av sällsynt eller lite trafik bestående enbart av fritidsbåtar. Detta undantag bör införas.

Att kommunen ska godkänna fritidsbåtshamnens avfallshanteringsplan bedöms av nämnden som ett orimligt krav sett till den miljönytta det förväntas ge. De fritidsbåtshamnar som finns i kommunen är generellt små, ideella föreningar som drivs med väldigt små resurser. Kravet riskerar att bli en betydande administrativ och ekonomisk börda för verksamheterna. Granskning av fritidsbåtshamnarna avfallshanteringsplaner kan istället rymmas inom ramen för ordinarie tillsyn.

Norrköpings Hamn AB (NHAB) yttrar sig på promemorian mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg med följande synpunkter:

Sedan en tid har regeringen presenterat en långsiktig maritim strategi, med en tydlig inriktning mot betydelsen av att stärka sjöfartens och hamnarnas roll i det svenska godstransportsystemet. Konkreta exempel på detta är eco-bonussystemet för en ökad godsöverflytt mot sjöfart, liksom flera infrastruktursatsningar i anslutning till strategiskt viktiga hamnar, däribland Norrköpings hamn. NHAB anser därför att betydelsen av hamnarnas tillgänglighet och effektivitet är central i ambitionerna kring ett hållbart och konkurrenskraftigt godstransportsystem.

Utifrån ovanstående anser NHAB det angeläget att de lag- och förordningsändringar som föreslås gällande avfallshantering i hamnarna inte hämmar hamnarnas möjlighet att upprätthålla effektivitet, tillgänglighet och korta ledtider för sjöfarten. I sammanhanget anser NHAB att hamnarnas situation och intressen delvis kommer i skymundan i gällande förslag. Enligt förslaget är ett fartyg skyldigt att lämna sitt avfall i nästkommande hamn, vilket innebär att avfallshanteringen blir regelstyrd snarare än behovsstyrd. Som följd kan kraven medföra ökade liggetider vid kaj, med lokal avfallshantering och landtransporter som inte är optimerade utifrån behov, och ej heller hållbart.

I promemorian föreslås att Transportstyrelsen ska godkänna hamnarnas avfallsplaner. NHAB har i sak inga invändningar, men vill påtala betydelsen av att tillräckliga resurser finns hos myndigheten för godkännande av hamnarnas avfallshanteringsplaner i skälig tid.

NHAB ser positivt på att Transportstyrelsen medges att meddela föreskrifter om att ta ut avgifter för mottagning av avfall. Utfärdande av mottagningsbevis kommer kräva interna resurser, kompetens och teknik i hamnen. Vid bestämning av sådana avgifter anser NHAB det därför betydelsefullt att hamnarnas merkostnader för utrustning, personal och administration fullt ut beaktas. Detta då direktivet och förslagen kan tolkas så att personal från hamnen i någon form behöver närvara varje gång ett fartyg lämnar sitt avfall, för att kunna verifiera vikt och lämna kvitto. Vidare anser NHAB att Transportstyrelsen tillsammans med andra ansvariga instanser måste säkerställa att all föranmälan och informationsregistrering via MSW/EMSA är komplett och transparent gentemot hamnarna.

Som konsekvens av förslaget riktas ett stort ansvar mot hamnen för klassificering och sortering av avfallet. NHAB vill tydligt påtala problemet i att kunna upprätthålla adekvat kunskap för detta, och även vid situationer där hamnen gentemot utländska fartyg och besättningar ska kunna

kommunicera och tillhandahålla korrekta uppgifter i mottagningsbevis. I sak menar NHAB att det kommer vara svårt att upprätthålla de föreslagna villkoren och ansvarsgränserna i praktiken, då det kommer uppstå situationer där avfallsmängder och fraktioner inte tydligt kommer kunna verifieras. Vid sådana situationer anser NHAB att förslaget lägger ett orimligt ansvar på hamnen. NHAB anser därför att ansvaret gällande hela hanteringen av klassificering och sortering av avfallet istället skall åligga avfallslämnaren, samt vidare att det av hamnen upprättade mottagningsbeviset baseras på uppgifter från avfallslämnaren.

Utifrån hamnens ansvar måste det vara möjligt att kunna säkerställa en säker hantering av det avfall som hamnen tvingas ta emot. I en hamn kan risker även finnas med avfall i kombination med inneliggande gods i hamnen. Vidare anser NHAB det viktigt att Transportstyrelsen i kommande föreskrifter tydligt anger hur hamnen ska och får agera vid hantering av sådant avfall som kan föranleda särskilda åtgärder. Det kan avse exempelvis farligt avfall, gods med oklar härkomst eller oklart innehåll.

NHAB anser det viktigt att undantag från kravet om obligatorisk avlämning av sludge och oljehaltigt länsvatten kommer meddelas även i kommande föreskrifter. Vidare att skyldighet för mottagning av sludge och oljehaltigt ej skall gälla när volymen understiger en viss andel av sludgetankens totala volym. NHAB menar att regelverket annars skulle skapa en orimligt omfattande och ineffektiv hantering av detta avfall i små mängder, som ändå skulle kräva en omfattande, miljöpåverkande och kostsam hantering med många lokaltransporter med sug- och slamfordon.

Vidare anser NHAB att Transportstyrelsen ska tydliggöra förutsättningar för avsteg av regelverken för upprätthållande av mottagningsanordningar vid enskilda, lågtrafikerade kajområden, utifrån en rimlighetsprincip i omfattning på mottagningsanordningar.

NHAB vill betona att det finns privata aktörer inom Norrköpings hamnområde som inte deltagit i detta yttrande.

NHAB kan avslutningsvis konstatera att inga av de svenska allmänna hamnarna finns medtagna bland remissinstanserna, utan endast representeras via branschförbundet Sveriges Hamnar samt ett visst urval av kommuner. Ej heller är privata industrihamnar representerade. I sak har alla möjlighet att ändå yttra sig, men NHAB finner det ändå olyckligt, då de föreslagna lag- och förordningsändringarna är av omfattande betydelse för hamnarnas verksamhetsplanering och utveckling, och med ett förslaget ikraftträdande redan under 2022.

Kommunstyrelsen

Olle Vikmång
kommunstyrelsens ordförande