

Stockholm 2022-03-22

Remissvar på förslag om Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg I2021/02803

Sveriges Hamnar är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen och representerar ett 60-tal företag. Bland förbundets medlemmar finns såväl hamnägare som hamnoperatörer och andra företag som utför tjänster i och kring hamnarna.

Yttrande från Sveriges hamnar

Att avfall från fartyg omhändertas på ett bra sätt från miljösynpunkt är en angelägen fråga. Sveriges Hamnar välkomnar ambitionerna att ytterligare stärka detta område. Men vi kan inledningsvis konstatera att inga av de svenska allmänna hamnarna finns medtagna bland remissinstanserna. Ej heller är privata industrihamnar representerade, och som endast undantagsvis är medlemmar hos Sveriges hamnar. Vi finner det olyckligt, då de föreslagna lag- och förordningsändringarna är av omfattande betydelse för hamnarnas verksamhetsplanering och utveckling, och med ett föreslaget ikraftträdande redan under 2022.

Sveriges Hamnar välkomnar borttagandet av principen om ”no special fee”. Principen har gällt under en längre tid, där hamnarna har tagit ut en generell avgift för att täcka kostnaderna för att ta hand om avfallet, men detta oavsett vilken faktisk mängd avfall som fartyget lämnar. Principen har i vissa situationer, där fartyg har lämnat stora avfallsmängder, medfört att hamnen inte har fått full täckning för sina avfallshanteringskostnader. Principen har också inneburit att det skapas incitament att spara avfall till en svensk hamn där ”flute rate” råder. Därför är det viktigt att föreskrifterna ger möjlighet att ta ut avgifter för hantering av fartygens avfall till dess verkliga kostnader.



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 liggtider vid kaj och lokal avfallshantering och landtransporter som inte är optimerade utifrån behov, och ej heller hållbart. Detta riskerar också bli kostnadsdrivande med försämrad konkurrenskraft för sjöfarten.

Kvittohanteringen, dvs. att hamnen ska lämna kvitto på mottaget avfall och att fartyget ska rapportera och spara kvittouppgifterna, ser Sveriges Hamnar som en betydande risk för administrativt merarbete. Möjlighet bör finnas att anpassa det standardformat för avfallslämningskvitto som presenteras i bilaga 3 till direktivet och att i möjligaste mån göra hanteringen elektronisk.

Förslaget om skyldighet för hamn att ha en godkänd avfallshanteringsplan ligger i linje med svenska hamnars nuvarande arbetssätt. Det är förståeligt att behov finns av att informera och rapportera uppgifter från avfallshanteringsplanerna, men Sveriges Hamnar vill i detta sammanhang betona vikten av att omfattningen av information och rapportering begränsas, för att det administrativa arbetet ska kunna minimeras. Det blir många tillstånd och rapportvägar bara för att hantera avfall:

- Avfallshanteringsplan till Transportstyrelsen. Vi har i sak inga invändningar, men vill påtala betydelsen av att tillräckliga resurser finns hos myndigheten för godkännande av hamnarnas avfallshanteringsplaner i skälig tid.
- Uppskatta mängden avfall. Även här är det viktigt med smidig handläggning, att tillräckliga resurser finns
- Årlig redovisning i miljörapport för miljötillståndet, som en del av ett villkor i samma tillstånd
- Löpande registrering av farligt avfall till Naturvårdsverket

Sveriges Hamnar vill framhålla att de undantag som ska gälla, enligt artikel 9 i direktivet för till exempel fartyg i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp, är nödvändiga för ett rimligt genomförande av förslaget.

Sveriges hamnar vill poängtera vikten av samordning mellan lagstiftningar och ett förtydligande att även kommunen ansvar för omhändertagande av avfall. Hela kedjan måste fungera, vilket det inte gör idag på många platser. Det räcker inte att det finns adekvata mottagningsanordningar i hamnarna om den fortsatta mottagningen och omhändertagandet hos kommunen inte fungerar av något skäl.

Utifrån ovanstående är 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. Dock anser vi att hamnarnas situation och intressen delvis kommer i skymundan i gällande förslag.

Det är rimligt att Transportstyrelsen medges att meddela föreskrifter om att ta ut avgifter för mottagning av avfall. Utfärdande av mottagningsbevis kommer kräva interna resurser och teknik i hamnen. Vid bestämning av sådana avgifter anser vi att det är betydelsefullt att hamnarnas

merkostnader för utrustning, personal och administration fullt ut beaktas. Vidare anser Sveriges Hamnar att Transportstyrelsen tillsammans med andra ansvariga instanser måste säkerställa att all förnanmälan och informationsregistrering via MSW/EMSA är komplett och transparent gentemot hamnarna.

Sveriges Hamnar ser ett problem i att kunna upprätthålla adekvat kunskap, vid situationer där hamnen gentemot utländska fartyg och besättningar ska kunna kommunicera och tillhandahålla korrekta uppgifter i mottagningsbevis. Utifrån hamnens ansvar måste vi 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. Vi anser det därför 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 gods, gods med oklar härkomst eller oklart innehåll.

Sveriges Hamnar anser det viktigt att undantag från kravet om obligatorisk avlämning av sludge och oljehaltigt länsvatten kommer meddelas även i kommande föreskrifter. Vidare anser vi att skyldighet för mottagning av sludge och oljehaltigt ej skall gälla när volymen understiger en viss andel av sludgetankens totala volym. Regelverket skulle annars 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.

Transportstyrelsen behöver tydliggöra förutsättningar för avsteg av regelverken för upprätthållande av mottagningsanordningar vid enskilda, lågtrafikerade kajområden, utifrån en rimlighetsprincip i omfattning på mottagningsanordningar.

SLUT

Eric Tedesjö

Eric Tedesjö

Sveriges hamnar

Transportföretagen