

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2023:XX) om mottagning av avfall från fritidsbåtar – nytryck

Transportstyrelsens förslag:

De nuvarande föreskrifterna om mottagning av avfall från fritidsbåtar, Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2001:13) om mottagning av avfall från fritidsbåtar, upphävs och ersätts av nya föreskrifter.

Nytrycket innefattar följande ändringar:

- Att det införs ett krav på att mottagningsanordningarna ska fungera klanderfritt och vid behov repareras utan onödigt dröjsmål.
- Att det tydliggörs att varje mottagningsanordning ska ha tillräcklig kapacitet.
- Att fritidsbåtshamnar ges möjlighet att i viss utsträckning ta ut en särskild avgift för mottagning och behandling av toalettavfall från fritidsbåtar.
- Att fritidsbåtshamnar undantas från mottagningsdirektivets krav på kvitto vid avfallsavlämning.
- Att viss information från planerna ska offentliggöras samt tillhandahållas på engelska vid behov.
- Att tidsintervallet för revidering av planen utökas från 3 till 5 års mellanrum.
- Att det införs krav på fortlöpande samråd under planens giltighetstid.
- Att definitionen för fritidsbåtshamn tas bort och hänvisas till definitionen av hamn i förordningen.
- Att definitionen ”avfall” byts ut till definitionen ”avfall från fritidsbåt”.
- Att definitionen ”fritidsbåt” ändras till samma som i mottagningsdirektivet.
- Att definition för ”toalettavfall” läggs till.

- Att en fritidsbåtshamn som även normalt anlöps av andra fartyg än fritidsbåtar vid behov även ska kunna ta emot dessa fartygs avfall.
- Att det för gemensamma mottagningsanordningar läggs till att det inte får innebära onödigt dröjsmål för fritidsbåtarna.
- Att det införs ett krav på att en kommun som har godkänt en plan ska lämna information till Transportstyrelsen om hamnens namn och geografiska belägenhet.
- Att det införs ett krav att fritidsbåtshamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 ska ange detta i sin plan och att kommunerna ska lämna information till Transportstyrelsen om dessa hamnar
- Att fritidsbåtshamnar som har identifierat att inget mottagningsbehov föreligger ska redogöra för detta i sin plan.
- Att möjligheten att upprätta regionala planer tas bort.
- Att föreskrifterna inte längre ingår i Sjöfartsverkets författningssamling.
- Att det införs ett krav på att vid revidering ska planen lämnas till kommunen minst 2 månader innan föregående plan har löpt ut.
- Att det införs krav på säkerhetsåtgärder för att förhindra att avfall vid avlämning och mottagning kommer ut i vattnet eller på land.
- Att det införs krav på att det vidtas åtgärder för att omedelbart begränsa eventuella utsläpp.

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Införlivande av nya mottagningsdirektivet

EU:s direktiv om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg har ersatts med ett nytt direktiv¹. I det följande benämns detta direktiv som mottagningsdirektivet. Anledningen till revideringen var bl.a. att det fanns behov av att harmonisera direktivet med de internationella bestämmelserna om förbud att släppa ut avfall från fartyg till havs i MARPOL² samt behov att ytterligare stärka regelverket för att komma åt problemet med marint skräp och öka den faktiska tillgången på mottagningsanordningar inom medlemsstaternas hamnar. Kommissionens

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG.

² MARPOL – Internationell konvention för att förhindra förorening från fartyg.

konsekvensutredning³ visade att en stor del av det marina skräpet som återfinns längs med Europas kuster kan härledas till fiske- och fritidsfartyg, så dessa fartyg samt fiske- och fritidsbåtshamnar har i högre grad inkluderats i det nya direktivet. Dessutom fanns behov av en mer enhetlig tillämpning av regelverket då medlemsstaterna tillämpat och tolkat det gamla direktivet på olika sätt.

I många delar är bestämmelserna i det gamla mottagningsdirektivet oförändrade. De delar som har ändrats i det nya mottagningsdirektivet ska införlivas i svensk rätt i den mån inte direktivet ger medlemsstaterna möjlighet att själva välja om en bestämmelse ska gälla nationellt.

Jämfört med föregående direktiv så har kommissionen generellt sett ökat kraven på rapportering, både direkt av fartygen och medlemsstaternas inrapportering av uppgifter.

För de svenska fritidsbåtshamnarnas del är de största förändringarna ett resultat av hur Sverige valt att implementera det nya mottagningsdirektivet, vilket är mer i linje med direktivet än vad som varit fallet med det gamla direktivet där man undantog fritidsbåtshamnarna från många delar nationellt. Några av de mest omfattande och viktiga förändringar som medför större konsekvenser för fritidsbåtshamnarna implementeras i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, som i det fortsatta benämns lagen, och förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, vilken i fortsättningen benämns förordningen, och således inte i de nya myndighetsföreskrifterna. Dessa stora förändringar är framförallt att definitionen för vad som ska anses vara en fritidsbåtshamn ändras och anges i förordningen. Den andra stora förändringen är att kommunerna övertar tillsynsansvaret från Transportstyrelsen för att fritidsbåtshamnarnas mottagning och hantering av avfall stämmer överens med gällande krav, vilket anges i lagen. Ytterligare en förändring är att de tidigare avfallshanteringsplanerna numera benämns plan för mottagning och hantering av avfall och måste vara godkända och inte endast upprättade som tidigare, vilket anges i förordningen. Dessa förändringar konsekvensutreds således inte i samband med de nya föreskrifterna som Transportstyrelsen beslutar och omfattas inte av denna konsekvensutredning.

Förändringarna jämfört med det tidigare mottagningsdirektivet som berör fritidsbåtshamnarnas avfallsmottagning är följande:

³ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on port reception facilities for the delivery of waste from ships, repealing Directive 2000/59/EC and amending Directive 2009/16/EC and Directive 2010/65/EU {COM(2018) 33 final} - {SWD(2018) 22 final}.

- A. Att det införs ett krav på att mottagningsanordningarna ska fungera klanderfritt och vid behov repareras utan onödigt dröjsmål.
- B. Att det tydliggörs att varje mottagningsanordning ska ha tillräcklig kapacitet.
- C. Att fritidsbåtshamnar ges möjlighet att ta ut en särskild avgift för mottagning och behandling av toalettavfall från fritidsbåtar (artikel 8.1-6).
- D. Att fritidsbåtshamnar undantas från mottagningsdirektivets krav på kvitto vid avfallsavlämning (artikel 7.2).
- E. Att viss information från planerna ska offentliggöras samt tillhandahållas på engelska om det är relevant (artikel 5.2).
- F. Att tidsintervallet för godkännande av planen utökas från 3 till 5 års mellanrum (artikel 5.4).
- G. Att det införs krav på fortlöpande samråd i planen (artikel 5.1).

1.2 Frågor som inte är direktivrelaterade

Utöver det som måste införlivas enligt avsnitt 1.1 och som kommer från mottagningsdirektivet har ett antal problem identifierats i de nuvarande föreskrifterna. Dessa problem beskrivs nedan.

(H) Definitionen av fritidsbåtshamn

Den definition av fritidsbåtshamn som finns idag i föreskriften är otydlig och leder i vissa fall till osäkerhet till om hamnen omfattas eller inte, vilket i sin tur gjort att en del små bryggor med endast ett fåtal båtplatser omfattats av krav på att ha en avfallshanteringsplan och kunna ta emot avfall.

(I) Definitioner förtydligas och utökas

Nuvarande definitionslista motsvarar inte helt vad som krävs för att definiera de olika begrepp som förekommer i nytrycket. En icke uppdaterad definitionslista blir problematisk vid tillämpningen av föreskrifterna.

(J) En fritidsbåtshamn som normalt anlöps även av andra fartyg än fritidsbåtar ska även ska kunna ta emot dessa fartygs avfall

Fritidsbåtshamnar som normalt anlöps av andra fartyg än fritidsbåtar, exempelvis ett fåtal fiskebåtar, har inte krav i nuvarande föreskrift på att ta emot det avfall dessa andra fartyg har behov av att avlämna.

(K) För gemensamma mottagningsanordningar läggs till att det inte får innebära onödigt dröjsmål för fritidsbåtarna

I nuvarande föreskrifter anges endast "olägenhet", vilket är svårt att tolka.

(L) Det införs krav på att en kommun som har godkänt en plan ska lämna information om hamnens namn och geografiska belägenhet till Transportstyrelsen

Eftersom tillsynsansvaret för att godkänna fritidsbåtshamnarnas planer för mottagning och hantering av avfall övergår från Transportstyrelsen till kommunerna, har myndigheten inte tillgång till de uppgifter som vi behöver för att kunna rapportera in undantagna hamnars namn och belägenhet till Safe Sea Net⁴, SSN, vilket är ett krav i det nya mottagningsdirektivet.

(M) Det införs ett krav på att fritidsbåtshamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 ska ange detta i sin plan och att kommunerna ska lämna information till Transportstyrelsen om dessa hamnar

Utgångspunkten är att fritidsbåtshamnar i enlighet med direktivets artikel 7.2 ska undantas från kravet på att utfärda kvitto. Om de större fartygen med en bruttodräktighet över 300 vid en inspektion i ett annat EU-land inte kan visa att föregående avlämningshamn är undantagen från kvittokravet, kan de riskera att få sanktioner på grund av detta. Transportstyrelsen behöver få information om fritidsbåtshamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 för att kunna rapportera in dessa som undantagna i SSN.

(N) Det införs ett krav på att en fritidsbåtshamn som har identifierat att inget mottagningsbehov föreligger ska redogöra för detta i sin plan

I de nuvarande föreskrifterna har det varit oklart om alla fritidsbåtshamnar har undersökt vilket behov av avlämning av avfall normalt anlöpande båtar har. Detta beror på att hamnar som inte har sett behov av att de ska ha avfallsanordning inte har redogjort för sina överväganden och beskrivit dessa i sin avfallshanteringsplan.

(O) Möjligheten att upprätta regionala avfallshanteringsplaner tas bort
Möjligheten att ha regionala avfallshanteringsplaner har visat sig vara svårhanterlig för tillsynsmyndigheten och bedöms inte heller krävas av effektivitetsskäl.

(P) Nuvarande föreskrifter ingår inte i Transportstyrelsens författningssamling

Efter Transportstyrelsens bildande tilläts delar av Sjöfartsverkets författningssamling under en övergångsperiod utgöra en del av Transportstyrelsens författningssamling. Detta skapar förvirring över vilken myndighet som ansvarar för föreskrifterna.

(Q) Att det införs ett krav på att vid revidering ska planen lämnas till kommunen minst 2 månader innan föregående plan har löpt ut

Om det inte finns någon handläggningstid innan den gällande planen löper ut finns det risk att det uppstår ett mellanrum innan den nya planen hinner

⁴ SafeSeaNet – EUs informations-, övervaknings- och tillsynssystem enligt direktiv 2002/59/EG.

godkännas. Om en hamn på grund av detta glapp då helt saknar en godkänd plan för sin avfallshantering riskerar de att drabbas av en sanktionsavgift.

(R) Att det införs krav på säkerhetsåtgärder för att förhindra att avfall vid avlämning och mottagning kommer ut i vattnet eller på land

Det har tidigare inte funnit krav på detta för mottagningsanordningar i en fritidsbåtshamn. Det kan leda till en negativ påverkan på miljön och/eller människors hälsa om avfallet kommer ut i vattnet eller på land.

(S) Att det införs krav på att det vidtas åtgärder för att omedelbart begränsa eventuella utsläpp

Detta krav har tidigare inte funnits för mottagningsanordningar i fritidsbåtshamnar. Om sådana åtgärder inte vidtas direkt kan mer avfall spridas än om man kan avbryta eller begränsa utsläppet.

2. Vad ska uppnås?

2.1 Införlivande av nya mottagningsdirektivet

Huvudsyftet med detta föreskriftsarbete är att införliva ändringarna i mottagningsdirektivet i de delar som gäller fritidsbåtshamnarnas avfalls- mottagning. Nedan listas vad de föreslagna regeländringarna förväntas uppnå.

(A) Att det införs ett krav på att mottagningsanordningarna ska fungera klanderfritt och vid behov repareras utan onödigt dröjsmål

Syftet är att klargöra att hamnens ansvar för en mottagningsanordning inte endast sträcker sig till att anskaffa en anläggning, utan även till att den måste fungera på ett bra sätt och att anläggningar som av någon anledning går sönder eller behöver underhåll ska kunna åtgärdas snarast. Detta ställer krav på hamnens förmåga att vara förutseende med eventuella kommande problem. I vissa fall har det kommit till Transportstyrelsens kännedom att en del hamnars mottagningsanordningar varit ur funktion hela säsongen, vilket exempelvis kan leda till att båtägare istället tömmer sitt toalettavfall i vattnet.

(B) Att det tydliggörs att varje mottagningsanordning ska ha tillräcklig kapacitet

Detta förtydligande syftar till att mottagningsanordningarna måste kunna ta emot all mängd avfall som båtarna har behov av att lämna för varje avfallstyp. Det har kommit till myndighetens kännedom att en del tömningsstationers tankar har varit fulla under flera veckors tid vilket lett till att båtägare inte kunnat nyttja anordningen.

(C) Ändring av kostnadstäckningssystem inklusive införande av indirekt avgift (artikel 8.1-5)

Syftet med ändringen är att reglera avgiftsstrukturen på ett sätt som medför ökad harmonisering inom EU och att fast avfall enligt MARPOL-

konventionen bilaga V alltid ska kunna lämnas i land till en generell kostnad, medan det för toalettavfall öppnas upp en möjlighet att ta ut en särskild avgift för det avfall som inte täcks av den generella avgiften. För fritidsbåtshamnar har det varit ett problem att de inte har kunnat ta betalt för att ta emot toalettavfall eftersom det ofta krävs en stor investering för att anskaffa en sådan mottagningsanordning. Med denna nya möjlighet ökar incitamentet för att fler fritidsbåtshamnar skaffar adekvata mottagningsanordningar så att framförallt mer toalettavfall kan lämnas i land.

(D) Införande av undantag från direktivets kvittokrav vid avfallsavlämning (artikel 7.2)

Det övergripande syftet med det nya kvittokravet är att öka kontrollen över att fartygen verkligen har avlämnat sitt avfall till en hamn, och i förlängningen ge medlemsländerna verktyg att kunna kontrollera så att reglerna följs genom att de fartyg som lämnar avfall ska kunna verifiera avfallsavlämningen genom att visa upp ett kvitto. För fritidsbåtarnas del är det i praktiken inte rimligt att kräva att de ska få ett kvitto varje gång de anlöper en hamn och att de sedan ska spara dessa kvitton ombord i flera år. Det är inte rimligt att kräva att fritidsbåtshamnar ska lämna ett kvitto till alla fartyg som lämnar avfall eftersom fritidsbåtshamnarna bedöms vara både små och ha obemannade anordningar. I Sverige har det inte visats att det är ett problem med att fritidsbåtar inte lämnar i land sitt avfall så därför är det inte proportionerligt att ställa ett sådant krav på fritidsbåtar och fritidsbåtshamnar. Därför är syftet i detta föreskriftsarbete att samtliga fritidsbåtshamnar undantas från kravet på att lämna kvitto.

(E) Offentliggörande av information från planerna för mottagning och hantering av avfall (artikel 5.2)

Syftet är att se till att hamnanvändare kan ta del av information om hamnarnas avfallsmottagning. Informationen kan användas vid planering av avfallsavlämning och för att underlätta avlämningen genom god information om anläggningarnas belägenhet och funktion.

(F) Utökning av tidsintervallet för godkännande av planen för mottagning och hantering av avfall (artikel 5.4)

Syftet med att förlänga tidsintervallet från tre till fem år är att minska den administrativa bördan och kostnaderna både för fritidsbåtshamnarna och för kommunerna som ska godkänna planerna. Det ger även en bättre kontinuitet för hamnen samtidigt som kravet på revidering av planen vid förändringar i hamnen finns kvar.

(G) Krav på fortlöpande samråd för plan för mottagning och hantering av avfall (artikel 5.1)

Syftet är att säkerställa att planen möjliggör den avlämning som det finns behov av och säkerställa att mottagningen anpassas till de krav som gäller samt användarnas behov.

2.2 Ändringar som inte är direktivsrelaterade

(H) Definitionen för hamn flyttas och fritidsbåtshamn förtydligas

Syftet är att det ska bli lättare för både hamnar, fritidsbåtsägare och tillsynsmyndighet att veta vilka som omfattas av reglerna när det blir en definition av hamn i förordningen, 1 kap. 3 §. Den nya definitionen i förordningen införlivar mottagningsdirektivets hamndefinition, men har även ett antal undantag för att på så sätt definiera vad som anses utgöra en fritidsbåtshamn. I föreskriften anges istället att en fritidsbåtshamn är en hamn som huvudsakligen tar emot fritidsbåtar. Eftersom grunddefinitionen av hamn införs i förordningen och inte i föreskriften konsekvensutreds den nya definitionen av fritidsbåtshamn inte här.

(I) Definitioner förtydligas och utökas.

Syftet är att förtydliga vad som avses med ”Avfall från fritidsbåt”, ”Fritidsbåt” och ”Toalettavfall”, samt att dessa förklaringar ska finnas direkt i föreskrifterna och inte hänvisa till ett annat dokument.

Definitionen ”avfall” byts ut till definitionen ”avfall från fritidsbåt”.

Definitionen av ”toalettavfall” tillkommer, vilket har till syfte att underlätta för båtägare och fritidsbåtshamnarna att förstå vilket avfall det är som omfattas. Definitionen har endast tidigare funnits i TSFS 2010:96.

Definitionen ”fritidsbåt” ändras till samma lydelse som i mottagningsdirektivet. Anledningen till denna justering av definition av fritidsbåt är för att få samma definition som i direktivet.

Dessa ändringar bland definitionerna är endast förtydliganden i förhållande till den gamla föreskriften, och de varken utökar eller minskar antalet fritidsbåtshamnar som omfattas och anses därför inte behöva konsekvensutredas vidare.

(J) En fritidsbåtshamn som normalt anlöps även av andra fartyg än fritidsbåtar ska även ska kunna ta emot dessa fartygs avfall

Det finns fritidsbåtshamnar som normalt anlöps av andra fartyg än fritidsbåtar, exempelvis ett antal fiskebåtar. Om hamnen huvudsakligen tar emot fritidsbåtar ska den fortsätta vara en fritidsbåtshamn även om den normalt anlöps även av andra fartyg, men då infaller ett krav på att ha adekvata mottagningsanordningar även för dessa fartyg om de har behov av att lämna avfall. Det kan exempelvis vara ett antal fiskebåtar som har fritidsbåtshamnen som hemmahamn, och då uppstår en problematik om sådant avfall som fiskebåtar normalt sett behöver avlämna, t.ex. passivt uppfiskat avfall, inte kan lämnas i hamnar som huvudsakligen tar emot fritidsbåtar.

Syftet med detta tillägg är att inga fartygs avfall ska riskera att hamna ”mellan stolarna” så det inte finns mottagningsanordningar för dessa fartyg i

de hamnar de normalt anlöper. Exempelvis är det vanligt att fiskebåtar har en fritidsbåtshamn som hemmahamn och då är det naturligt för dem att kunna lämna sitt avfall dit, vilket kan innebära att fritidsbåtshamnen behöver ha andra typer av mottagningsanordningar än fritidsbåtshamnar som endast anlöps av fritidsbåtar.

(K) För gemensamma mottagningsanordningar läggs till att det inte får innebära onödigt dröjsmål för fritidsbåtarna

Syftet med detta tillägg är att det har framkommit att det är otydligt vad som kan menas med ”olägenhet”, och att det nu blir tydligt att det även kan vara att det tar extra tid att ta sig till den andra hamnen för att kunna lämna sitt avfall.

(L) Det införs ett krav på att en kommun som har godkänt en plan ska lämna information om hamnens namn och geografiska belägenhet till Transportstyrelsen

Enligt nuvarande bestämmelser är det Transportstyrelsen som är ansvarig myndighet för tillsyn, men enligt ändringarna i lagen flyttas tillsynsansvaret över fritidsbåtshamnarna samt godkännande av fritidsbåtshamnarnas planer till kommunerna. Syftet med detta nya krav är att Transportstyrelsen behöver få information om alla fritidsbåtshamnar för att i sin tur kunna rapportera in dem till SSN. Först då kan de undantas från kravet om att viss information från planen ska rapporteras in i SSN.

Enligt artikel 5.5 i direktivet får fritidsbåtshamnar undantas från krav på uppgifter från avfallshanteringsplanen ska rapporteras in till SSN. Transportstyrelsen anser att det är lämpligt att fritidsbåtshamnar undantas då användare av fritidsbåtshamnar inte har tillgång till informationen i SSN. Dock måste undantagna hamnars namn och belägenhet rapporteras in.

(M) Det införs ett krav på att fritidsbåtshamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 ska ange detta i sin plan och att kommunerna ska lämna information till Transportstyrelsen om dessa hamnar

Syftet med dessa krav är att de stora fritidsbåtshamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 ska kunna rapporteras in till SSN i särskild ordning som undantagna från krav på kvitto.

Problemet är att Transportstyrelsen behöver rapportera in det fåtal fritidsbåtshamnar som tar emot större fartyg som undantagna från kvittokravet i SSN av Transportstyrelsen, men att Transportstyrelsen saknar relevant information.

Kravet på att kommunerna ska lämna denna information till Transportstyrelsen införs då vi behöver kunna rapportera in de fritidsbåtshamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 på ett särskilt sätt i SSN.

Genom att dessa hamnar rapporteras in på detta sätt i SSN så kan andra länders tillsynsmyndigheter ta del av informationen om att aktuell hamn blivit undantagen från kravet på att lämna kvitto. Därigenom riskerar inte fartyg som anlöpt svenska fritidsbåtshamnar sanktion vid en eventuell kontroll i en utländsk hamn för att de saknar kvitto på avfallsavlämning.

(N) Det införs ett krav på att en fritidsbåtshamn som har identifierat att inget mottagningsbehov föreligger ska redogöra för detta i sin plan

Syftet med detta krav är att en del fritidsbåtshamnar som inte har någon mottagningsanordning inte har kunnat visa hur de har kommit fram till att normalt anlöpande båtar inte har behov av att lämna avfall dit. Dessa ska nu bli tvungna att redovisa detta förhållande så att en behovsinventering faktiskt genomförs.

Planen för mottagning och hantering av avfall ska ligga till grund för bedömning av om hamnen är skyldig att ha mottagningsanordningar då den beskriver behovet från normalt anlöpande båtar.

(O) Möjligheten att upprätta regionala avfallshanteringsplaner tas bort

Syftet är att ta bort möjligheten att ha regionala avfallshanteringsplaner då detta inte har tillämpats i praktiken för fritidsbåtshamnar och sålunda inte uppfyller sitt uttalade syfte. Det är tillåtet för flera fritidsbåtshamnar att ha gemensamma mottagningsanordningar, men det ska då preciseras i respektive hamns plan för mottagning och hantering av avfall.

I nuvarande bestämmelser om planer finns en möjlighet för flera fritidsbåtshamnar inom en region att ha en gemensam plan. Både det förra mottagningsdirektivet och det direktiv som nu ska införlivas innehåller en möjlighet att tillåta regionala planer om det krävs av effektivitetsskäl. Det kan inte anses vara någon större effektivisering för hamnar på olika platser att ha en gemensam regional plan eftersom innehållet i planen ändå måste specificeras för varje hamn.

(P) Nuvarande föreskrifter ingår inte i Transportstyrelsens författningssamling

Syftet är att genom ett nytryck besluta att föreskrifterna ska ingå i Transportstyrelsens författningssamling. Detta kommer inte att konsekvensutredas närmare.

(Q) Att det införs ett krav på att vid revidering ska planen lämnas till kommunen minst 2 månader innan föregående plan har löpt ut

Syftet är att ge kommunerna tillräcklig tid till denna handläggning.

(R) Att det införs krav på säkerhetsåtgärder för att förhindra att avfall vid avlämning och mottagning kommer ut i vattnet eller på land

Syftet är att hamnen ska vara förberedd på att vidta åtgärder om det uppstår problem som kan leda till att avfall kommer ut i vatten eller på land.

(S) Att det införs krav på att det vidtas åtgärder för att omedelbart begränsa eventuella utsläpp

Syftet är att inte avfall sprids på marken eller i vattnet.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om Transportstyrelsen inte uppdaterar sina föreskrifter om hamnars avfallsmottagning i enlighet med mottagningsdirektivet i de delar där det saknas handlingsutrymme, fullgör inte Sverige sitt åtagande som EU-medlemsstat att införliva gällande direktiv i svensk rätt. Det skulle kunna leda till att ett överträdelseförfarande inleds mot Sverige.

Vidare skulle effekten av att inte införliva mottagningsdirektivet vara att kraven på hamnarnas avfallsmottagning inte skulle vara harmoniserade med övriga medlemsstater.

Om (A) inte införs riskerar det att mottagningsanordningarna även i fortsättningen kommer fungera dåligt och inte repareras utan onödigt dröjsmål. Då finns det risk att avfallet hamnar i vattnet istället för att lämnas i land. En annan effekt är att hamnen inte är beredd på eventuella problem med sina mottagningsanordningar, både vad gäller reservdelar, serviceavtal och bemanning under semestertider.

Om (B) inte införs finns det risk för att hamnarnas mottagningsanordningar är fulla så anlöpande båtar inte har möjlighet att lämna sitt avfall. Det kan exempelvis leda till att toalettavfall töms ut i havet eller att båtägaren får uppsöka en annan hamn med mottagningsanordning, vilket kan leda till olägenhet för båtägaren.

Om (C) inte införs så kommer det även i fortsättningen inte finnas någon möjlighet för fritidsbåtshamnar att kunna ta ut en särskild avgift för en del av det toalettavfall som hamnen tar emot. Detta skulle innebära att hamnarna även fortsättningsvis inte skulle ha incitament för att tillhandahålla eller investera i mottagningsanordningar som har god kapacitet, bra tillgänglighet, fungerar klanderfritt och är ändamålsenlig.

Om (D) inte införs och inte heller kravet på att lämna kvitto innebär det att Sverige inte fullgör sina skyldigheter enligt mottagningsdirektivet.

Om (F) inte införs så behålls 3-årsintervallet, vilket innebär att fritidsbåtshamnar måste fortsätta att ta fram en ny plan vart tredje år. Effekten av att inte ändra i enlighet med den giltighetstid som direktivet medger är att den administrativa bördan kommer att vara densamma som idag, istället för att minska.

Om (G) inte införs innebär det att fritidsbåtshamnen endast behöver ha samråd vid upprättandet och revidering av planen för mottagning och hantering av avfall, istället för löpande samråd enligt det nya kravet. Då uppstår det risk för att planen inte återspeglar de aktuella behoven och övriga omständigheter kopplade till avfallshanteringen i hamnen.

Om (H) och (I) inte införs innebär det att det kan uppstå oklarheter om vad vissa ord innebär, vilket kan leda till missuppfattningar och olika tillämpningar av olika hamnar, kommuner och andra aktörer.

Om (J) inte införs kommer de eventuella andra fartyg än fritidsbåtar som normalt anlöper en fritidsbåtshamn inte ha möjlighet att lämna sitt avfall till dessa hamnar, om det är avfall som normalt anlöpande fritidsbåtar saknar behov av att lämna. Om t.ex. ett antal fiskebåtar har en fritidsbåtshamn som hemmahamn uppstår problem om hamnen inte har exempelvis en mottagningsanordning för passivt uppfiskat avfall, vilket är en avfallstyp som inte fritidsbåtar har.

Om (K) inte införs innebär det att det kommer fortsätta orsaka förvirring vad som menas med att det inte får innebära ”olägenhet” för en båtägare att behöva åka till en annan hamn för att lämna sitt avfall. Det kommer innebära att det tolkas olika av olika aktörer och att båtägarna inte vet att det till exempel inte får innebära att det tar väldigt lång tid.

Om (L) inte införs kommer Transportstyrelsen inte få information om vilka fritidsbåtshamnar som finns i respektive kommun och kommer då inte kunna rapportera in dessa uppgifter till SSN.

Om (M) inte införs kommer de fritidsbåtshamnar som tar emot de stora fartygen inte beskriva detta i sin plan, vilket leder till att kommunerna inte får vetskap om att de tar emot dessa fartyg. Detta leder till att kommunerna inte kan rapportera in dessa hamnar till Transportstyrelsen och då kan Transportstyrelsen inte rapportera in dem till SSN. Om dessa hamnar inte finns med som undantagna i SSN kommer de fartyg med bruttodräktighet över 300 som avlämnar avfall i en sådan fritidsbåtshamn inte kunna visa varför de inte fått ett kvitto om de inspekteras i ett annat land.

Om (N) inte införs innebär det att det kan ifrågasättas varför en fritidsbåtshamn inte har någon mottagningsanordning och om det beror på att de inte vill följa gällande krav eller om de faktiskt inte är skyldiga att ha en anordning då behov av avlämning saknas hos normalt anlöpande båtar.

Om (O) inte införs kommer fritidsbåtshamnarna kunna fortsätta ha gemensamma planer inom regionen. Detta är dock inte vanligt förekommande i dag, och därför förväntas denna möjlighet inte saknas av hamnarna.

Om (P) inte införs kan det innebära att kommunerna i egenskap av tillsynsmyndighet inte får tillräcklig handläggningstid för arbetet med granskning och godkännande av planerna. Det riskerar att leda till att det uppstår ett glapp mellan den gamla planen och till dess den nya planen blivit godkänd, vilket kan leda till en sanktionsavgift för hamnen.

Om (Q) och (R) inte införs innebär det att fritidsbåtshamnen inte har beredskap för eventuella läckage av toalettavfall eller att fast avfall sprids till omgivningen. Detta kan leda till att avfall hamnar både på land och i vattnet, samt att hamnen inte kan avbryta ett pågående läckage och spridning av avfall.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

De delar av direktivet som är bindande för medlemsstaterna, dvs medlemsstaterna saknar handlingsutrymme, måste införlivas genom bindande föreskrifter. I dessa fall finns inte något alternativ som inte innebär reglering.

Vad gäller övriga identifierade problem, bedöms att det inte finns något alternativ som omhändertar problemen som inte medför reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Bestämmelser om hamnarnas mottagning av avfall från fritidsbåtar regleras i svensk rätt i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg samt i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2001:13) om mottagning av avfall från fritidsbåtar.

Transportstyrelsen bedömer att den enda möjligheten att införliva mottagningsdirektivet i de delar där myndigheten har bemyndigande för (A)-(G), är genom att göra ett nytryck av SJÖFS 2001:13 så att föreskrifterna överensstämmer med mottagningsdirektivet.⁵ Även vad gäller övriga identifierade problem i (H)-(S) görs bedömningen att man kommer tillrätta med dem genom att införa ändringarna i nytrycket av SJÖFS 2001:13.

Ett antal punkter har det identifierats alternativ för, vilka beskrivs nedan.

(D) Införande av undantag från kvittokrav vid avfallsavlämning (artikel 7.2)

Undantag att lämna kvitto till hamnar som är små och har obemannade mottagningsanordningar har införts i enlighet med direktivets undantagsmöjlighet. Ett alternativ till att undanta fritidsbåthamnarna skulle vara att välja att inte undanta dessa från krav på kvitto.

⁵ Bestämmelserna om fartygens avfallsavlämning finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Införlivandet av mottagningsdirektivet vad gäller fartygens avfallsavlämning och avfallsmottagning i handels- och industrihamnar samt fiskehamnar hanteras i separata föreskriftsarbeten.

(F) Utökning av tidsintervallet för godkännande av avfallshanteringsplan (artikel 5.4)

Direktivet anger ett handlingsutrymme eftersom godkännandet av planen för mottagning och hantering av avfall kan göras minst vart femte år. Det finns två alternativ, antingen behålls det nuvarande intervallet om tre år eller så utökas det till maximalt fem år. Vi anser att alternativet som ger minskad administrativ börda för både hamnar och tillsynsmyndighet är att föredra och därför inför vi ett femårigt tidsintervall för godkännandet.

(L) Det införs ett krav på att en kommun som har godkänt en plan ska lämna information om hamnens namn och geografiska belägenhet till Transportstyrelsen

För att Transportstyrelsen ska kunna skicka in aktuell data över fritidsbåtshamnars namn och geografiska belägenhet till SSN införs ett krav på att kommunerna ska skicka denna information till Transportstyrelsen. Ett alternativ till detta skulle vara att det skapas ett register över fritidsbåtshamnar i vilket informationen om namn och geografisk belägenhet då skulle kunna framgå.

(M) Det införs ett krav på att fritidsbåtshamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 ska ange detta i sin plan

Detta krav omfattar de allra största fritidsbåtshamnarna som faktiskt tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300. Anledningen till att de ska ange detta i sin plan är för att kommunerna i egenskap av tillsynsmyndighet ska få kännedom om detta och att de sedan i sin tur kan rapportera in dessa hamnar till Transportstyrelsen. Alternativet även i denna del skulle vara ett register över fritidsbåtshamnarna, i vilket de hamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 skulle registrera detta.

4. Vilka är berörda?

Alla fritidsbåtshamnar som faller in under definitionen i förordningen berörs av ändringarna i nytrycket. Eftersom det saknas register över fritidsbåtshamnar finns inga exakta uppgifter på antal hamnar. Men enligt de uppgifter Transportstyrelsen har och som bygger på frivillig information från kommunerna framgår att det finns ca 2 300 fritidsbåtshamnar totalt i Sverige. Samtliga dessa fritidsbåtshamnars konsekvenser beskrivs i avsnitt 5.2 nedan. Fritidsbåtsägare berörs av ändringarna, vilket beskrivs i avsnitt 5.3.

Kommunerna och Transportstyrelsen är de myndigheter som bedöms påverkas av nytrycket, vilket beskrivs under avsnitt 5.4.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(x) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

De flesta fritidsbåtshamnarna drivs av ideella föreningar, en fritidsbåtshamn drivs i kommunal regi och en del fritidsbåtshamn drivs kommersiellt i form av exempelvis marinor. Förslaget bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

5.2 Konsekvenser för fritidsbåtshamn

De nya kraven på att ha en godkänd plan för mottagning och hantering av avfall, den nya definitionen av fritidsbåtshamn samt att kommunerna blir tillsynsansvariga regleras i lag och förordning, vilket innebär att effekterna av detta inte finns med i konsekvensbeskrivningen nedan.

(A) Att det införs ett krav på att mottagningsanordningarna ska fungera klanderfritt och vid behov repareras utan onödigt dröjsmål.

Fritidsbåtshamn har tidigare haft ansvar för att se till att deras mottagningsanordningar fungerar ändamålsenligt. Det har dock inte varit helt tydligt vad det innebär, och därför blir det nu tydligare att hamnen måste se till att mottagningsanordningarna hela tiden fungerar som de ska och om de inte fungerar måste det åtgärdas direkt. Det ställer krav på att hamnen är förberedd på att en anordning kan komma att behöva repareras och underhållas, genom att exempelvis ha reservdelar hemma eller ett avtal med någon som kan reparera en sådan anordning. Det finns flera exempel på att fritidsbåtshamnars tömningsstationer för toalettavfall varit trasiga under hela säsongen och som förklaringar har bl.a. framförts att det inte funnits reservdelar, att det är semestertider för de som kan reparera sådana anläggningar, att de inte vetat om att anordningen varit trasig etc. Dessa nya förtydligade krav kan medföra vissa kostnader för hamnen, men kan i sin tur ge bättre goodwill för hamnen gentemot de fritidsbåtar som behöver kunna lämna sitt avfall dit. Det kan även leda till att framför allt mer toalettavfall lämnas i land istället för att tömmas ut i havet.

Transportstyrelsen saknar uppgifter om vad denna beredskap och snabbare hantering kan innebära i kostnader och administration för en hamn, men hamnen har möjlighet att täcka sina kostnader genom att dessa avgifter kan inkluderas i den generella avgiften, så därför bedöms konsekvenserna av ändringen vara små.

(C) Ändring av kostnadstäckningssystem inklusive införandet av indirekt avgift (artikel 8.1-5)

Det införs en möjlighet att i vissa fall ta särskilt betalt för mottagning och behandling av toalettavfall, för den del som inte täcks av den generella avgiften. Detta är en möjlighet, men inget tvång, för fritidsbåtshamnar att ta betalt av båtägare för att de ska få lämna sitt toalettavfall till hamnen. Flera fritidsbåtshamnar har påpekat till Transportstyrelsen att de inte anlagt en tömningsstation för toalettavfall då dessa ofta innebär en stor kostnad och att väldigt få båtägare faktiskt använder dem. Att kunna ta ut en särskild avgift för toalettavfall kan i sin tur leda till att hamnen får ett tydligare incitament att se till att mottagandet av toalettavfall fungerar bättre än det har gjorts innan.

Grundläggande för avfallsavgifterna är att hamnarna får täcka sina utgifter för mottagning och behandling av avfall genom att påföra dem på båtägarna. Det nya kostnadstäckningssystemet medför att hamnarna måste se över hur beräkningen av avgifterna sker så att regelverket följs och efterföljande administration av att införa avgiftsändringar. En sådan översyn uppskattas ta uppskattningsvis en dag vilket ger en uppskattad engångskostnad på 1 893 kr per hamn som tar ut en avfallsavgift för avfallsavlämning.⁶

(D) Införande av undantag från kvittokrav vid avfallsavlämning (artikel 7.2)

För fritidsbåtshamnar tillämpas undantaget i mottagningsdirektivets artikel 7 då samtliga dessa hamnar får anses vara *små hamnar vars anordningar är obemannade eller som är avlägset belägna*. Detta innebär att fritidsbåtshamnar inte behöver hantera kvitton och all administration detta skulle medföra. Besparingen som görs p.g.a. att alla fritidsbåtshamnar undantas från kvittokravet bedöms dock inte kunna beräknas.

(N) Det införs ett krav på att fritidsbåtshamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 ska ange detta i sin plan

Enligt Transportstyrelsens uppgifter finns det fyra fritidsbåtshamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300. Dessa hamnar ska ange detta i sin plan för mottagning och hantering av avfall, och Transportstyrelsen ska registrera detta som ett undantag i SSN. Tidsåtgången för dessa hamnar att ange att de tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 bedöms vara

⁶ Räknat på en månadslön på 28 300 kr, enligt löneuppgifter från SCB, vilket ger en lönekostnad på 41 648 kr för en hamn, vilket ger en lönekostnad per dag på ca 1 893 kr.

högst 30 minuter. Planen ska uppdateras vart femte år. Därmed är konsekvensen att ca fyra hamnar behöver lägga ner ungefär 30 minuter vart femte år på att ange detta i sin plan.

(E) Offentliggörande av information från planerna för mottagning och hantering av avfall (artikel 5.2)

Sedan tidigare har det funnits krav på att fritidsbåtshamnen ska tillhandahålla information från planen till användarna. I och med det nya direktivet utökas kraven genom att fritidsbåtshamnen behöver se till informationen hålls uppdaterad samt även finns tillgänglig på engelska om det är relevant. Detta utökade krav innebär viss ökad arbetsbörda för hamnen då de måste se till att informationen är uppdaterad och även i förekommande fall översatt till engelska i samband med förändringar av avfallshanteringen.

(F) Utökning av tidsintervallet för godkännande av planen för mottagning och hantering av avfall (artikel 5.4)

Möjligheten att revidera planen för mottagning och hantering av avfall vart femte år istället för vart tredje år bedöms medföra en minskad administrativ börda för hamnarna.

(G) Krav på fortlöpande samråd för planen (artikel 5.1)

Det införs krav på att samråd inte bara ska ske inför upprättandet av planen med kommunen och andra berörda parter utan också fortlöpande med hamnanvändare. De flesta hamnar genomför redan sådana samråd varför införandet av direktivets krav på samråd inte antas medföra någon ökad arbetsbörda eller annan konsekvens för hamnar och andra aktörer som ska upprätta avfallshanteringsplaner.

(K) En fritidsbåtshamn som normalt anlöps även av andra fartyg än fritidsbåtar ska även kunna ta emot dessa fartygs avfall.

Detta förtydligande innebär att en fritidsbåtshamn måste ha mottagningsanordningar även för andra fartyg än fritidsbåtar, vilket exempelvis kan vara kärl och tömning av passivt uppfiskat avfall. Kravet träffar dock endast fritidsbåtshamnar som normalt anlöps av andra fartyg än fritidsbåtar, vilket är upp till hamnen att bestämma. Så om hamnen väljer att ta emot även andra fartyg behöver den inventera vilket avfallsavlämningsbehov dessa fartyg har och se till att anskaffa adekvata mottagningsanordningar för detta. Transportstyrelsen saknar uppgifter om hur många fritidsbåtshamnar som normalt anlöps av andra fartyg än fritidsbåtar så det går inte att uppskatta vilka kostnader och administrativa bördor detta kan medföra. Klart är dock att de fritidsbåtshamnar som normalt anlöps av andra fartyg kan finansiera dessa extra mottagningsanordningar genom att ta ut en indirekt avgift för kostnaden från fartygen. Det ska även påpekas att om en fritidsbåtshamn inte vill omfattas av skyldigheten att ha mottagningsanordningar även för andra fartyg än fritidsbåtar har de rätt att neka dessa fartyg normala anlöp. Då får dessa fartyg istället hitta en handels-, industri eller fiskebåtshamn

som de kan avlämna sitt avfall till. Det finns en möjlighet för hamnen att differentiera avgifterna utifrån t.ex. kategori, vilket gör att hamnen skulle kunna sätta en annan avgift för exempelvis fiskebåtar.

(S) och (T) Åtgärder då det kommer ut avfall i vatten eller på land

I nytrycket införs krav på säkerhetsåtgärder för att förhindra läckage/utsläpp i samband med avfallsmottagning. Anledningen är att tydliggöra hamnens ansvar i det specifika fallet som rör avfallsmottagning. Hamnen omfattas redan av miljöbalkens allmänna hänsynsregler till skydd för miljön och därför bedöms den reglering som nu införs inte medföra några konsekvenser.

(P) Regionala avfallshanteringsplaner

Möjligheten att ha regionala avfallshanteringsplaner tas bort både eftersom bestämmelsen inte kan anses vara motiverad ur effektivitetssynpunkt och för att det försvårar kommunernas tillsyn av dessa planer. För hamnarna bedöms detta inte medföra några konsekvenser då fritidsbåtshamnarna inte har nyttjat denna möjlighet tidigare.

5.3 Konsekvenser för medborgare

Vår bedömning är att införandet av kostnadstäckningsbestämmelsen kan leda till vissa ökade kostnader för fritidsbåtshamnarna, och att dessa kostnadsökningar troligtvis kommer att överföras till båtägarna, d.v.s. enskilda medborgare, genom ökade generella avgifter så som exempelvis båtplatsavgift, hamnavgift, gästnattsavgift etc. Hur stora kostnadsökningar det eventuellt kan vara fråga om kan vi inte beräkna vare sig på ett generellt plan eller på ett hamnspecifikt plan med anledning av de stora osäkerheter som råder kring hur fritidsbåtshamnarna (och fritidsbåtarna) kommer att tillämpa reglerna, samt eftersom det råder en stor variation mellan hamnarnas verksamhet och storlek. Enligt principen om att förorenaren betalar är det rimligt att de ökade kostnaderna i slutändan hamnar på båtägarna för att deras avfall ska kunna tas emot och hanteras på ett korrekt sätt.

(C) Ändring av kostnadstäckningssystem inklusive införandet av indirekt avgift (artikel 8.1-5)

Hittills har fartygen betalat en generell avfallsavgift, ”no-special-fee” oavsett avfallsmängd och avfallstyp. Ofta har denna kostnad ingått i exempelvis en årsavgift till båtklubben, gästnattsavgift i gästhamnen, båtplatsavgift i den kommunala båthamnen etc. I och med de nya föreskrifterna ändras implementeringen av direktivet så att fritidsbåtshamnarna i vissa fall får ta ut en direkt avgift för mottagning och behandling toalettavfall. Möjligheten att ta ut en särskild avgift förväntas leda till att fler både befintliga och nya anläggningar tillgängliggörs för båtägare, vilket kan leda till en ökad tillgänglighet för båtägarna att kunna lämna sitt avfall i land.

Ändringarna i bestämmelserna för kostnadstäckningssystemet kan påverka båtägarna eftersom fritidsbåtshamnarna fortsättningsvis kan ta ut både indirekt och direkt avgift för mottagning och behandling av toalettavfall. Hur kostnaderna för båtarna kommer att ändras beror på hur hamnen väljer att ta ut avgift.

(A) Att det införs ett krav på att mottagningsanordningarna ska fungera klanderfritt och vid behov repareras utan onödigt dröjsmål.

De utökade kraven kopplade till mottagningsanordningarna beräknas få positiva konsekvenser för båtägarna genom att kraven på mottagningsanordningarnas funktion blir hårdare. Anordningarna ska ha tillräcklig kapacitet, fungera klanderfritt och repareras utan dröjsmål. Dessa krav förväntas göra det enklare och smidigare för båtägare att kunna lämna sitt avfall till hamnen, vilket inte alltid har varit fallet tidigare. Exempelvis har trasiga anordningar inte reparerats på flera månader och det har även varit fullt. Den negativa konsekvensen för dessa krav är att det kan leda till att det kostar mer för fritidsbåtshamnen att leva upp till dem och tvingas sålunda höja de indirekta avgifterna för sina användare. I förlängningen kan båtägarna komma att behöva betala en högre generell avgift.

(D) Att fritidsbåtshamnar undantas från mottagningsdirektivets krav på kvitto vid avfallsavlämning

Om fritidsbåtshamnarna inte hade undantagits från kravet på kvitto hade det inneburit stor administrativ börda, och eventuellt begränsade öppettider för avfallsavlämning på grund av behov av bemanning, vilket i slutändan hade kunnat leda till ökade kostnader för båtägarna.

(F) Tidsintervallet för godkännande av planen utökas från 3 till 5 års mellanrum.

Denna lättnad i tidsintervallet medför en minskad administrativ börda för hamnen, samt att kostnaden för hamnen att få sin plan godkänd av kommunen infaller mer sällan, vilket i slutändan bedöms leda till minskad kostnad för båtägarna.

5.4 Konsekvenser för staten, regioner och kommuner

Kommunerna

(M) och (N) Det införs ett krav på att en kommun som har godkänt en plan ska lämna information om hamnens namn och geografiska belägenhet till Transportstyrelsen samt i förekommande fall om det i planen anges att hamnen tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300

Kravet på inrapportering till Transportstyrelsen är en ny arbetsuppgift för kommunerna och innebär att kommunen behöver ta information från fritidsbåtshamnens plan för mottagning och hantering av avfall, sammanställa och skicka till Transportstyrelsen för alla befintliga fritidsbåtshamnar samt varje gång det skapas en ny fritidsbåtshamn. Detta arbete beräknas ta ca en timme per hamn. Då antalet hamnar i en kommun varierar är det svårt att få fram en total tidsåtgång och en total kostnad för detta arbete per kommun. Dock kan det nämnas att det enligt Transportstyrelsens vetenskap finns ca 2 300 fritidsbåtshamnar totalt och om det tar en timme att anteckna och rapportera varje hamn till Transportstyrelsen blir den totala tidsåtgången för detta 2 300 timmar, vilket blir en total kostnad på $(2\,300 \cdot 317 =)729\,100$ kr. Detta baseras på en månadslön på 37 900 kr, samt overheadkostnader på 4 548 kr (semester) och 13 329 kr (arbetsgivaravgifter), vilket blir $37\,900 + 4\,548 + 13\,329 = 55\,777$ kr för en månad.⁷

Kravet på kommunerna att dessutom specifikt rapportera in till Transportstyrelsen de fritidsbåtshamnar som har angett i sin plan att de tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 är även det en ny uppgift. Detta arbete beräknas ta en timme per hamn och då det rör sig endast om en handfull hamnar totalt sett kommer de allra flesta kommunerna inte beröras av detta krav alls.

Transportstyrelsen bedömer att samtliga dessa tillkommande uppgifter för kommunerna inte går utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till syftet med att införa de nya kraven på rapportering till Transportstyrelsen. Avgörande för denna bedömning är att uppgifterna behöver komma in till Transportstyrelsen för att Sverige ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt mottagningsdirektivet.

(R) Att det införs ett krav på att vid revidering ska planen lämnas till kommunen minst 2 månader innan föregående plan har löpt ut.

Syftet med detta krav är att ge kommunerna mer tid till denna handläggning innan den befintliga planen slutar gälla. Konsekvensen för kommunerna blir att de får bättre framförhållning och mindre stress i hanteringen.

⁷ Uppgifter om lönekostnad från SCBs lönedatabas
https://www.scb.se/sv/_/Hitta-statistik/Lonedatabasen

Transportstyrelsen

Kommunerna tar över tillsynsansvaret över fritidsbåtshamnarna den 1 maj 2023 och i och med detta finns det ett behov av en tillsynsvägledning som stöd till kommunerna. Denna vägledning och stöttning till kommunerna från Transportstyrelsen innebär att myndigheten kommer ta fram en vägledning samt stötta vid frågor och eventuella problem rörande de nya föreskrifterna. Detta arbete bedöms kräva mest resurser av Transportstyrelsen inför och i början av föreskriftens ikraftträdande. Efter 2023 antas det finnas uppbyggd kompetens hos kommunerna samt information på Transportstyrelsen webb med de vanligaste frågorna och svaren, vilket innebär att det inte kommer finnas ett lika stort behov av vägledning.

5.5 Miljö

Regeländringarna bidrar till att tydliggöra, harmonisera och förbättra hamnarnas avfallsmottagning och därigenom bidra till effektivare sjötransporter och minskade utsläpp av avfall till havsmiljön.

Det övergripande målet med ändringarna är att förbättra fritidsbåtshamnarnas avfallsmottagning för att därigenom minska utsläpp av avfall från båtlivet till havsmiljön. Eftersom havsmiljön är en bas för många näringar och sociala värden är detta positivt för medborgarna.

En möjlig negativ miljöeffekt som skulle kunna uppkomma är att fritidsbåtar som idag frivilligt lämnar iland toalettavfall för att det ingår i den generella avfallsavgiften, kommer att välja att släppa ut den mängd av toalettavfallet som med de ändrade reglerna kan komma att omfattas av direkt avgift. Konsekvensen för havsmiljön av ändringen bedöms bli begränsad eftersom många fritidsbåtar, väljer att släppa ut toalettavfall även med nuvarande kostnadstäckningssystem då det finns för få och för svårhanterliga tömningsstationer för detta i hamnarna.

5.6 Externa effekter

Endast de fartyg som är normalt anlöpande till en fritidsbåtshamn kommer kunna lämna sitt avfall dit då fritidsbåtshamnens skyldighet att ha mottagningsanordningar endast omfattar just de normalt anlöpande båtarna och andra fartygen. Så ett fartyg som inte är en fritidsbåt som normalt sett inte anlöper en fritidsbåtshamn kommer inte kunna lämna sitt avfall dit utan är hänvisad till en handels-, industri- eller fiskebåtshamn. Detta anses inte vara ett stort problem då andra fartyg än fritidsbåtar sällan anlöper en fritidsbåtshamn om denne inte är normalt anlöpande dit. Vanligast är att fiskebåtar har en fritidsbåtshamn som hemmahamn och då faller de inom kategorin normalt anlöpande och då behöver fritidsbåtshamnen ha adekvata mottagningsanordningar även för deras avfall.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Av avsnitt 3 framgår att det endast bedöms finnas alternativ till reglering gällande (F), (D), (M) och (N). För övriga regeländringsförslag har vi bedömt att det endast finns ett regleringsalternativ.

Det övervägda alternativet i (F) är att behålla treårsintervallet för revidering av planer, vilket skulle medföra samma administrativa börda för fritidsbåtshamnarna som de har med nu gällande regler. Alternativet att införa ett femårsintervall bedöms vara det bästa alternativet då det medför en minskad administrativ börda för hamnarna.

Ett alternativ till (D) att undanta fritidsbåtshamnarna skulle vara att välja att inte undanta dessa från krav på kvitto, vilket skulle innebära att fritidsbåtshamnar blir skyldiga att lämna kvitto till alla fartyg som avlämnar avfall. Detta kräver mycket administration samt innebär nya kostnader för hamnen och i förlängningen båtägarna. Kvittokravet skulle ställa krav på en fritidsbåtshamn att mottagandet av avfall sker kontrollerat och att hamnen kan säkerställa att den som avlämnar avfall verkligen får ett kvitto på det. De flesta fritidsbåtshamnarna är inte bemannade och lämnande av kvitto skulle bli betungande att lösa och bedöms inte vara en proportionerlig hantering som kan motsvara den miljövinst detta skulle kunna medföra. Det bedöms inte vara lämpligt att välja ett alternativ som inte innebär att undanta fritidsbåtshamnarna genom föreslagna reglering.

Ett alternativ till (M) och (N) skulle vara att det skapas ett register över fritidsbåtshamnar i vilket informationen om namn och geografisk belägenhet då skulle kunna framgå. Detta alternativ bedöms dock medföra stor administrativ börda för Transportstyrelsen i och med att det skulle behöva skapas ett helt nytt register, samt administration av registreringen när registret har skapats. Detta skulle medföra stora kostnader för både Transportstyrelsen och användarna.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

3 kap. 11 § samt 9 kap. 1 och 18 §§ förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg. Dessa bemyndiganden är de som framgår av nu känt förslag av ändring av förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg i enlighet med Promemorian ”Mottagnings-anordningar i hamn för avfall från fartyg” (I2021/02803) Dessa bemyndiganden kan således komma att ändras när den slutliga lydelsen av ändringarna av förordningen har beslutats.

8. **Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Föreskriftsförslaget överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering. Direktivet införlivas utan att det införs striktare krav.

Någon skyldighet att anmäla föreskrifterna enligt det s.k. tjänstedirektivet⁸ respektive anmälningsdirektivet⁹ föreligger inte eftersom föreskriftsförslaget inte innehåller sådana krav som omfattas av dessa direktiv.

9. **Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Det nya mottagningsdirektivet skulle ha varit genomfört i nationell rätt senast den 28 juni 2021. På grund av försening av de lag- och förordningsändringar som krävs för införlivande, avses Transportstyrelsens föreskrifter med anledning av mottagningsdirektivet träda ikraft samtidigt som lag- och förordningsändringarna.

Transportstyrelsen behöver informera kommunerna och fritidsbåtshamnarna om de regler som är kopplade till den nya föreskriften då kommunerna enligt lag och förordning blir nya tillsynsmyndigheter för fritidsbåtshamnarna efter 1 maj 2023. Detta kommer ske genom en tillsynsvägledning samt informationstillfällen under våren 2023.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. 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. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regeländringarna är könsneutrala och bidrar till funktionsmålet genom att tydliggöra och harmonisera bestämmelserna om avfallsmottagning från fartyg i hamn och bidrar därmed till effektivare sjötransporter.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Införlivandet av det nya mottagningsdirektivet bedöms medföra positiva effekter för den marina miljön, genom att minska utsläpp av avfall inklusive marint skräp, och därmed bidra till ökad hälsa. Vad gäller fast avfall och farligt avfall har det enligt Transportstyrelsen inte varit ett problem kopplat till fritidsbåtar då det finns gott om ställen för båtägare att kunna lämna iland sitt avfall. Däremot har det inte funnits tillräckliga mottagningsanordningar för toalettavfall för fritidsbåtar och detta bör kunna förbättras i och med det nya regelverket så det blir lätt för båtägarna att göra rätt och inte släppa ut toalettavfallet i vattnet.

C. Samråd

Enligt 9 kap. 3 § punkt 1 i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg ska Transportstyrelsen höra Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten ifråga om föreskrifter om undantag med stöd av 9 kap. 1 § samma förordning.

Samråd med Försvarsmakten enligt 9 kap. 3 § p 7 förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg bedöms inte vara aktuellt.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Lina Petersson, miljöhandläggare
lina.petersson@transportstyrelsen.se
010-495 32 07

Christine Vallhagen, jurist
christine.vallhagen@transportstyrelsen.se
010-495 63 27