

Till: Klimat- och Näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
kn.cks.remissor@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE
(KN2023/04536)

2024-04-08

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Yttrande från Svensk Sjöfart på remiss av Naturvårdsverkets skrivelse Regeringsuppdrag om kriteriet yrkesmässig och om kriterier vid prövning av tillstånd för avfallstransport.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian.

Svensk Sjöfart önskar yttra sig enligt nedan.

Naturvårdsverkets skrivelse redovisar ett regeringsuppdrag om översyn av kriteriet yrkesmässig och om kriterier vid prövning av tillstånd för avfallstransport. Uppdraget har fokuserat på fyra olika områden; begreppet yrkesmässig transport, tillståndspliktens utformning och omfattning, anmälningspliktens utformning och omfattning samt prövning av sökandens förutsättningar vid tillståndsprövning. I skrivelsen presenteras ett antal förslag som syftar till att tydliggöra och underlätta tillsynsmyndigheternas och aktörernas arbete för att på så sätt minska den illegala avfallshanteringen och säkerställa en miljömässigt och hälsomässigt korrekt hantering vid transport av avfall.

Svensk Sjöfart noterar att i skrivelsens kapitel 8 listas områden som Naturvårdsverket bedömde inte rymdes inom ramen för uppdraget eller dess tidsperspektiv, men som Naturvårdsverket bedömer kan vara relevanta att utreda vidare. Ett sådant område är avfallstransport med fartyg i internationell sjöfart (se kapitel 8.1.2). Naturvårdsverket har identifierat behov av att ytterligare utreda för att se huruvida det finns förutsättningar för att frångå kravet på anmälan eller tillstånd för avfallstransport enligt avfallsförordningen för transporter som utförs av fartyg i internationell sjöfart, när fartyget rör sig på svenskt sjöterritorium på väg in till eller ut från svensk hamn.

Svensk Sjöfart beklagar att avfallstransport med fartyg i internationell sjöfart inte bedömdes inrymmas inom ramen för uppdraget eftersom våra medlemmar upplever stora svårigheter i

dagsläget med nuvarande tillämpning av rådande lagstiftning på området och vi tillstyrker därför skrivelsens bedömning om behov av ytterligare utredning.

I sammanhanget vill Svensk Sjöfart framföra följande kommentarer för upplysning samt skyndsamt beaktande framgent:

- Flertalet rederier med internationell trafik till respektive från Sverige vittnar om ett komplext, administrativt tungt och i många fall otydligt regelverk både avseende tillämpning och tillsyn av de lagar och förordningar som reglerar gränsöverskridande transporter av avfall.
- Vi har medlemmar som vittnar om en Länsstyrelse som hävdar att det är rederiets skyldighet att skicka in anmälan till Naturvårdsverket om korrigerings- och godkännande av ny rutt i det fall att en lastbil lastad med avfall går en annan väg än den tänkta. Det vill säga, om en lastbil lastad med avfall väljer att åka med rederi X men egentligen skulle ha seglat med rederi Y enligt den godkända rutten, så är det rederi X's uppgift att skicka in denna avvikelser och få den godkänd. Svensk Sjöfart anser att en sådan ansvarsfördelning är helt orimlig.
- Beroende på fartygs trafikmönster och turtäthet har vissa fartyg blivit föremål för en extrem administrativ börda som är att anse som fullständigt orimlig vilket sannolikt beror på bristfällig eller avsaknad konsekvensbedömning. Det går helt enkelt inte att undvika att misstänka att regelverket utformats med beaktande på vägtransporter och att konsekvenser för internationell sjöfart helt förbisetts.
- Att fartyg avkrävs tillstånd för transport av avfall är måhända ingen stor sak, men kravet på anteckningsskyldighet enligt avfallsförordningen är helt orimlig givet att en mängd uppgifter för varje enskild lastbil eller trailer lastad med avfall som rullar ombord i ett fartyg ska registerföras innan transporten påbörjas, det vill säga innan avgång. För fartyg som opererar frekvent på kortare sträckor blir den administrativa bördan i det närmaste osannolik hög. Därtill kan nämnas att i de fall endast en trailer utan medföljande chaufför lastas ombord i ett fartyg uppstår i det närmaste en omöjlig situation att identifiera och registerföra de uppgifter som avfallsförordningen kräver. I detta sammanhang kan vi även konstatera att lastbilschaufförer överlag är ovetandes om ansvarsfördelningen mellan lastbil och fartyg vilket resulterar i att lastbilschaufförer som av rederier begärs inkomma med nödvändiga uppgifter om lastbilens last (i det fall det utgörs av avfall eller andra rapporteringspliktiga varor/last) undlåter eller ifrågasätter sådan begäran, vilket ytterst riskerar att fartyget och dess befälhavare kan, ofta ovetandes, anses skyldig till lagöverträdelse. Det är således mycket viktigt att lastbilschaufförerna eller åkerierna själva är fullt införstådda med vilka skyldigheter de har för att fartygsägaren/befälhavaren ska frångå lagen.
- Flera rederier vittnar om en rigorös tillsyn från svenska myndigheter som man inte upplever i andra EU-länder. Många EU-länder förefaller heller inte ha införlivat motsvarande regelverk i deras respektive jurisdiktion beträffande antecknings- och rapporteringsskyldighet för transport av icke-farligt avfall. Givet att lagstiftningen härstammar från EU-direktiv så finner vi det märkligt att det endast är svenska

myndigheter som våra medlemmar upplever problem med, vilket bekräftats efter diskussioner med motsvarande branschföreningar inom EU. Samtidigt konstaterar vi att Naturvårdsverket i sin skrivelse beskriver följande:

”att så vitt framkommit vid kontakter med andra medlemsstaters behöriga myndigheter på avfallstransportområdet ställer ett flertal av dessa krav på att även fartyg i internationell sjöfart registrerar sig eller innehar tillstånd för avfallstransport, medan någon uppger att de i sin tillämpning undantar sådan fartygstransport. En medlemsstat uppger att de tillämpar krav på registrering i stället för tillstånd i fråga om fartyg i internationell sjöfart.”

Svensk Sjöfart noterar dock att Naturvårdsverket inte beskriver hur andra medlemsstaters behöriga myndigheter tillämpar antecknings- och rapporteringsskyldighet för transport av icke-farligt avfall, endast hur dessa ställer krav på registrering- och tillstånd. Det finns därför skäl att misstänka att dessa medlemsländer valt att inte införa sådant krav alternativt valt att utöva en mindre strikt tillsyn, vilket däremot Sverige gjort och som är skälet till den extrema administrativa bördan våra medlemsrederier vittnar om.

- Givet ovan innebär dagens situation en snedvriden konkurrens med Öresundsbron.
- Svensk Sjöfart ifrågasätter nuvarande krav på att alla rederier som kan tänkas transportera avfall nationellt, även om det är ett fordon med avfall som har kört ombord, ska ha tillstånd. Vi anser att det räcker med att transportören som har fordonet har ett tillstånd för att undvika en dubbelreglering att både rederi och den som har fordonet ska ha tillstånd.
- Svensk Sjöfart noterar även att vi inte blivit inbjudna till den hearing som arrangerades inom ramen för uppdraget och önskar därför att vårt yttrande ges särskild vikt och skyndsamt hanterande även om vi heller inte listats som remissinstans i remissmissivet.

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson, Miljö- och Klimatansvarig