

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2023:12) om mottagning av avfall från fritidsbåtar

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Östra Göinge kommun		Lämnar inget yttrande.	Noteras.
Arvika kommun		Inget att erinra.	Noteras.
Essunga kommun		Inget att erinra.	Noteras.
Västra Mälardalens Myndighetsförbund, Miljö- och hälsoskydds-enheten	2 kap. Allm. råd	Västra Mälardalens Myndighetsförbund (Arboga och Kungsörs kommun) anser att det allmänna rådet i 2 kapitlet om att fritidsbåtshamnar ska ta omhand farligt avfall från fritidsbåtarna inte ska gälla små båtklubbar då omhändertagandet av farligt avfall gör att de omfattas av en mängd krav i miljöbalken och avfallsförordningen så som krav på transporttillstånd, krav på anteckningsskyldighet och eventuellt även rapportering till naturvårdsverket. Ska detta vara ett allmänt råd bör det baseras på antal båtplatser eller så kan det räcka med att båtklubben informerar om var båtägaren själv kan lämna sitt farliga avfall, då man som privatperson får lämna farligt avfall utan alla dessa krav.	Om det är ett behov att avlämna farligt avfall från normalt anlöpande båtar, så ska detta kunna tas emot i hamnen. Dock, om stadgarna i båtklubben innebär att var och en ska ta hand om sitt farliga avfall själva (i enlighet med avfallslagstiftningen), så finns inget behov av avlämning i hamnen. Ingen ändring.
Härryda kommun		Inget att erinra.	Noteras.
Åre kommun		– Konsekvensutredningen tar inte upp den tid/resurser övertagandet av tillsynsansvaret innebär för kommunerna i annat än rapporteringen till Transportstyrelsen. Kommunerna kommer behöva lägga mer resurser på inventering och tillsyn att föreskrifterna efterlevs vilket inte tas upp i	Övertagandet av tillsynsansvaret sker inte genom TS föreskrifter. Därför konsekvensutreds detta inte av oss.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		konsekvensutredningen. – Föreskriften är föreslagen att träda i kraft mitt under 2023 vilket innebär att kommunerna troligtvis inte avsatt resurser för detta arbete under 2023. – Tydligare definition av fritidsbåtshamn önskas, ingår även bryggor/hamnar som inte är öppna för allmänheten utan där endast medlemmars båtar får lägga till?	Denna synpunkt hänför sig framför allt till lag- och förordningsändringarna. Begreppet hamn kommer att definieras i förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg.
Ludvika kommun		Inga synpunkter.	Noteras.
Torsås kommun		Inga synpunkter.	Noteras.
Uppsala kommun		Avstår från att yttra sig.	Noteras.
Stockholms stad		Avstår från att svara.	Noteras.
Huddinge kommun		Med hänvisning till den korta svarstid som uppställts avstår Huddinge kommun från att lämna yttrande i rubricerat ärende.	Noteras.
Sjöfartsverket		Sjöfartsverket har tagit del av rubricerat ärende för yttrande. Sjöfartsverket tillstyrker förslaget. Sjöfartsverket ser positivt på förslaget till föreskrifter för att införliva EU:s nya direktiv om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fritidsbåtar. Det är dock viktigt att exempelvis Sjöfartsverkets sjömättnings- och farledsbåtar även fortsatt vid behov har möjlighet att lämna avfall inklusive toalettavfall i fritidsbåtshamnar och att kostnaden för fritidsbåt och yrkesmässig statlig trafik blir likvärdig samt att fritidsbåtshamnar inte kan förvägra mottagande av avfall från yrkesmässig statlig trafik sett över helåret.	Noteras. Gällande avgift så är det upp till hamnarna att bestämma om och hur man differentierar avgiften utifrån kategori, typ och storlek. Detta är en direktivsrelaterad bestämmelse.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Tranås kommun		I de fall kommunen ska godkänna, yttra sig m.m har en tidsaspekt om minst två månader nämnts i förslaget. Det är en kort tid utifall ärenden ska hanteras enligt den politiska ordningen. Tiden för sådana åtgärder bör vara minst tre månader. I övrigt har bygg-och miljönämnden inga invändningar över förslaget.	Tiden ökas till tre månader utifrån vad Tranås kommun har anfört.
Åtvidaberg kommun		Åtvidabergs Vatten och Renhållning AB har inga Fritidsbåtshamnar finns i kommunen. Därav inga synpunkter.	Noteras.
Åsele kommun		Eftersom det inte finns några fritidsbåtshamnar eller liknande i Åsele kommun bedöms vi inte ha något att tillföra på förslaget och konsekvensutredningen då vi varken har kunskap eller erfarenhet i området.	Noteras.
Uppsala kommun		Uppsala kommun avstår från att lämna yttrande i remissen av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar.	Noteras.
Hudiksvalls kommun		Miljökontoret har inga särskilda synpunkter att framföra med anledning de ändringar som föreskriften kommer att medföra.	Noteras.
Kustbevakningen		Kustbevakningen har, utifrån sitt verksamhetsområde, inga synpunkter att anföra på Transportstyrelsens förslag till föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar.	Noteras.
Vadstena kommun		Avstår från yttrande.	Noteras.
Sölvesborgs kommun		Sölvesborg har en lång kust med vacker natur vilket lockar båtfolket. De mest besökta hamnarna har idag latrintömningsstationer. Detta har varit möjligt genom statligt bidrag (LOVA) via Havs och Vattenmyndigheten. Båtlatrintömningsstationer har etablerats i sju hamnar. Ytterligare en hamn, Hanö, har sedan tidigare en latrinstation, så i kommunen finns totalt åtta båtlatrintömningsstationer. Användningen av dessa varierar beroende på hamnens storlek och	Noteras.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	4 kap. 3 §	<p>övrig möjlighet till service. I hamnar där servicen inte är så utbyggd finns indikationer på att latrintömningsstationerna inte används så frekvent. Trots att latrintömningsstationerna etablerades 2016/17 i hamnarna i Sölvesborgs kommun är det inte så lätt att ändra beteenden hos inbitna båtägare. Båtlivet upplevs inte moget för betalning, speciellt inte när det är så lätt att göra fel. Havet är stort och det är brist på övervakning för efterlevnaden av att göra rätt. Sannolikt finns inte de resurserna. Det blir då dålig uppföljning av att lagstiftningen följs med risk att havsmiljön försämras.</p> <p>Det framgår i förslaget, 4 kap 3§, att tömningskostnaderna inte bör särskiljas från hamnens övriga kostnader utan den skulle istället kunna ingå som en indirekt avgift och det är bra. Om avgiften endast får tas ut som en indirekt avgift kan det ge incitament för att hamnar utvecklar sin service (framförallt inom avfallshantering). Men det finns även tillagt i 3 § att en direkt avgift kan få tas ut för den faktiska kostnaden. Detta är då mindre bra.</p> <p>I samband med pandemin har aktiviteter till sjöss ökat i form av att nytt båtfolk har tillkommit med mindre och större båtar. Att möta servicen för dessa kan vara en utmaning för hamnarna. Genom att kommunen (tillsynsmyndigheten) övertar ansvaret för att godkänna avfallsplaner för hamnarna får kommunen en helhetssyn över vad för service hamnarna tillhandahåller. Övriga förslag i remissen stämmer väl överens med syftet att nå en hållbar hamnverksamhet med hänsyn taget till miljön. Dock skulle en direkt avgift kunna medföra utsläpp till havet varför endast en indirekt avgift är att föredra.</p>	<p>Det är endast en möjlighet att ta ut direkt avgift inte ett krav. Bestämmelsen är ett direktivsinförlivande som vi valt att ta in, då det ger incitament för vissa fritidsbåtshamnar att investera i en bra anläggning. Ingen ändring.</p>
Kalmar kommun		Avstår från att ge synpunkter.	Noteras.
Mullsjö kommun		Mullsjö kommun har inget att erinra i remissärendet gällande mottagning av avfall från fritidsbåtar.	Noteras.
Kungälv kommun		Förvaltningen bedömer att förvaltningen i Kungälv redan följer kraven i förslaget till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar. Förvaltningen ser positivt på förslaget och har inga synpunkter.	Noteras.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Västerås stad	2 kap 4 §	– 2 kap 4 §: Den som ansvarar för en mottagningsanordning ska se till att den fungerar "klanderfritt". Det bör förtydligas vad detta innebär.	Vi anser att det är tillräckligt att bestämmelsen är funktionsbaserad. Anordningarna ska fungera så de uppfyller syftet, dvs att båtarna kan avlämna det avfall som de har behov av att lämna.
	3 kap 1 §	– 3 kap 1 §: Avfall ska mottas separat i enlighet med 3 kap. avfallsförordningen (2020:614). Det vore tydligare att ange vad som ska sorteras ut och tas emot separat istället för att hänvisa till 3 kap. avfallsförordningen som har flera rubriker för avfall som sannolikt inte är berör småbåtshamnar, bland annat gällande bygg- och rivningsavfall.	Vi avser inte att upprepa bestämmelser som återfinns i andra regelverk, utan tycker att det är fullt tillräckligt med en hänvisningsparagraf.
	5 kap 2 §	– 5 kap 2 §: En kommun som godkänt en plan ska lämna information till Transportstyrelsen om hamnens namn och "geografisk belägenhet". Det är otydligt vilken information som efterfrågas. Om det är adress som avses så bör detta framgå av föreskriften. Om det behövs ytterligare uppgifter, till exempel fastighetsbeteckning, koordinater etc, bör det vara ett krav att den informationen ska stå med i planen som hamnen ska lämna till kommunen.	Vi vet i nuläget inte exakt i vilket format vi ska vidarerapportera "geografisk belägenhet" till SSN och har för avsikt att meddela kommunerna detta så snart vi vet.
	5 kap 4 §	– 5 kap 4 §: I den kommande tillsynsvägledningen bör det förtydligas i vilka fall kan det vara aktuellt att inte ta emot avfall från de som har båtplats i aktuell hamn.	Noteras
Nordmaling kommun		<ul style="list-style-type: none"> • Nordmalings kommun ställer sig negativ till att kommunerna ska ta över tillsynsansvaret från Transportstyrelsen för fritidsbåtshamnar. • Förtydliga vad begreppet bruttodräktighet (över 300) innebär och syftar på? • Vem kommer ha tillsynsvägledningen över detta, är det transportstyrelsen? 	<p>Noteras, tillsynsansvaret regleras ej i våra föreskrifter</p> <p>Kan eventuellt förtydligas i tillsynsvägledningen. Det kommer inte förtydligas i föreskriften då detta är ett vedertaget begrepp och kommunerna behöver bara se om hamnen har angivit detta i sin plan</p> <p>Transportstyrelsen kommer vara tillsynsvägledande myndighet enligt 6:15a FÅFF.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<ul style="list-style-type: none"> • Det borde vara tydligare samt finnas begränsning om hur stor en småbåtshamn måste vara för att det ska bli krav på en avfallshanteringsplan och avfallsanordning. Tre fritidshusägare som har flytbryggor bredvid varandra kan å ena sidan ses som en småbåtshamn men torde vara orimligt att ställa krav på att dessa ska upprätta en avfallshanteringsplan eller tillhandahålla avfallanordningar i samband med "småbåtshamnen". Syftar man på småbåtshamnar som i plan- och bygglagen, PBL kräver bygglov eller även mindre "hamnar"? • Det skulle underlätta om det framgick att småbåtshamnar med mer än 12-14 platser kräver avfallshanteringsplan och eventuellt avfallsanordning. • Vilka olika fraktioner i avfall finns det krav på för dessa fritidsbåtshamnar, måste samtliga former av avfall kunna tas omhand? [toalettavfall, hushållsavfall, farligt avfall, fiskeredskap]. • Vid farligt avfall är det meningen att båtägare ska anmäla mellanlagring av farligt avfall till länsstyrelsen? Då borde det rimligtvis stå med om utsorteringen av fiskeredskap enligt avfallsförordningen. 	<p>Definitionen av hamn/fritidsbåtshamn ligger utanför denna föreskrift utan anges i FÄFF.</p> <p>Kravet på mottagande av avfall bygger på vilket behov normalt anlöpande båtar har att lämna, och de avfallstyper som kan vara aktuella i normala fall är hushållsliknande avfall, toalettavfall och farligt avfall.</p> <p>Båtägare bedriver inte miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken. Alltså kan det inte bli aktuellt för båtägare att anmäla mellanlagring av farligt avfall. (1 kap. 1 § miljöprövningsförordningen) För övrigt vad gäller anmälan av mellanlagring av farligt avfall vid verksamhet med att samla in avfall, så krävs det större mängder för att det ska vara anmälningspliktigt (29 kap. 51 § miljöprövningsförordningen).</p>
Karlskrona Segelsällskap	Defini- tioner	<p>Remissen hänvisar till ett antal olika regelverk där benämningarna på fritidsbåt är olika definitionsmässigt. Vore lämpligt att regelverken rensas upp så att alla gällande regelverk för fritidsbåtar återfinns enbart under ett TSFS.</p> <p>Olika namn på flytetyg; Båt mindre än 2,5 m, fritidsbåt/fartyg/skepp upp till 12x4m och därefter med krav på nautisk kompetens upp till 24 m Vad är en fritidsbåthamn?? Storlek?? En brygga med 5-10 båtar eller ett antal bryggor med båtar i olika storlekar som samordnas av en förening?</p>	<p>Noteras. Gällande definitionen av fritidsbåt är vi bundna till direktivets definition.</p> <p>Definitionen av hamn/fritidsbåtshamn ligger utanför denna föreskrift utan anges i FÄFF.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 kap. 4-5 §§ 5 kap. 5 §	3 Kap § 4-5. Föreslår att det även här läggs in allmänna råd för vilka säkerhetsåtgärder som krävs. 5 Kap. Plan för mottagning och hantering av avfall. Det dokument som redan i dag används bör uppdateras och gälla för alla kommuner/fritidsbåtshamn, så att kraven hanteras likartat i hela landet 5§ Det bör stå; Ågare/ Företag/Båtklubbs styrelse som är ansvarig för avfallsmottagning i en fritidsbåthamn ansvarar för upprättande och genomförande av avfallsplanen.	Vi kommer inte förtydliga vilka säkerhetsåtgärder det är då det är en bedömning som görs från fall till fall beroende på avfallstyp, typ av mottagningsanordning etc Ja vi kommer uppdatera mallen för planen och den kommer ingå som bilaga i tillsynsvägledningen. Denna paragraf hänvisar till 2:1, den som tar ut en avgift och i annat fall fastighetsägaren. Det kan läggas in ett förtydligande om detta i vägledningen.
Österåker kommun		Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiva till övertagande av tillsynen av mottagning av avfall från fritidsbåtar då vi redan har lång tillsynserfarenhet samt god kontakt med kommunens fritids båtshamn. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har dock några synpunkter: <ul style="list-style-type: none"> • En fråga som inte tas upp vid denna remiss är definitionen av fritidsbåtshamn som behöver ha en mottagningsanläggning samt upprätta en plan för mottagning och hantering av avfall. Detta är en viktig fråga för att kommunen ska kunna bedriva likvärdig tillsyn i Sverige. I Österåkers kommun finns allt från bryggor med ett fåtal fritidsbåtar upp till stora båtklubbar och marinor. Vi efterfrågar framförallt att det anges en nedre gräns för antalet fritidsbåtar vid bryggan eller i hamnen där tillsyn ska bedrivas. • Erfarenhet utifrån tillsyn i Österåkers kommuns fritidsbåtshamn är att det kan vara svårt och framförallt kostsamt för mindre hamnar att köpa in och klanderfritt drifhålla en mottagningsanordning för avfall samt att reparera utan onödigt dröjsmål. Det kan också vara svårt att motivera kostnaden att varje liten hamn måste anskaffa en mottagningsanordning för avfall kopplat till miljönyttan. • Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Österåkers kommun ställer sig även frågande till när föreskrifterna ska träda i kraft och menar att det ligger alldeles för nära i tid för att fritidsbåtshamnarna ska hinna vidta de åtgärder som behövs. 	Definitionen av hamn/fritidsbåtshamn ligger utanför denna föreskrift utan anges i FÅFF. Noteras. Det finns möjlighet för små hamnar i samma närområde att ha gemensamma anordningar om det överensstämmer med befintliga behov. Det finns även en viss möjlighet att ta ut en direkt avgift för en del av toalettavfallet. Ikraftträdandet av denna föreskrift kommer att vara samma tidpunkt som ikraftträdandet av lag och förordning och kommer inte ändras.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Miljö- och hälsoskyddsavdelningen är i grunden positiva till övertagande av tillsynen då vi har lång tillsynserfarenhet av tillsyn samt god kontakt med kommunens fritidsbåtshamnar. Avdelningen ser dock svårigheter med att kunna bedriva tillsyn redan under 2023 då årets tillsyn är planerad och tillsynensplanerna fastställda. ritidsbåtshamnarna. I dagsläget finns inte resurser för denna tillsyn.</p> <p>Det framgår inte heller hur tillsynen ska finansieras men miljö- och hälsoskyddsavdelningen förutsätter att den i likhet med tillsyn med stöd av miljöbalken delvis ska kunna finansieras med avgifter. Förutom arbetet med att godkänna och rapportera avfallsplaner och utöva tillsyn tillkommer arbetet med att ta fram taxa, delegationsordning och uppdatera nämndens reglemente.</p> <p>Transportstyrelsen uppskattar att det kommer ta ca 1 timme/hamn att rapportera varje godkänd plan för mottagning och hantering av avfall till dem. Till detta tillkommer tid för att handläggning av avfallsplanerna och tillsyn på plats på de olika fritidsbåtshamnarna. I dagsläget finns inte resurser för denna tillsyn.</p>	<p>Noteras. Kommunerna får enligt bestämmelser i LÄFF ta ut avgift för tillsyn, det regleras inte i vår föreskrift.</p> <p>Noteras</p>
Lekebergs kommun		<p>Lekebergs kommun har i nuläget inga kommunala anläggningar som hamnar eller liknande för fritidsbåtar eller som tar i mot tillfälligt angörande båtar. Det finns inte heller några större privata fritidsbåtshamnar eller hamnar som används för tillfälligt besök inom kommungränsen.</p> <p>Med den bakgrunden så har Lekebergs kommun valt att avstå från att yttra sig angående Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar.</p>	Noteras.
Linköping kommun		Bygg- och miljönämnden lämnar inga synpunkter på inlämnat förslag och konsekvensutredning.	Noteras.
Kristianstad kommun	2 kap. 3 §	<p>1. Lydelsen av 2 kap. 3 § bör tydliggöras med avseende på begreppet "normalt".</p> <p>"Om en fritidsbåtshamn normalt tar emot andra fartyg än fritidsbåtar, och om dessa har behov av att avlämna andra avfallstyper, ska det även finnas mottagningsanordningar för de avfallstyper som dessa fartyg normalt sett har behov av att lämna."</p> <p>Det bör framgå om "normalt tar emot andra fartyg" åsyftar avfallslämningarnas regelbundenhet eller antal. Detta skulle med fördel kunna tydliggöras genom tillägg av allmänna råd.</p> <p>Det är viktigt att både de som berörs av kraven, och de som bedriver tillsyn enligt dem, med minsta möjliga osäkerhet kan konstatera när kraven är uppfyllda. Risken finns att idag föreslagen lydelse tolkas olika av inblandade parter, vilket kan bli problematiskt i synnerhet när</p>	Detta kan ev förtydligas i tillsynsvägledningen.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 kap. 1 §	<p>tillsynsansvaret flyttas över på kommunerna enligt prop. 2022/23:62. Decentraliseringen av tillsynen bedöms öka risken för att tolkningen av paragrafen ska fragmenteras på olika håll i landet, och högre krav behöver därför ställas på lagrummets tydlighet för att motverka detta.</p> <p>2. Lydelsen av 3 kap. 1 § bör tydliggöras. "Avfall ska mottas separat i enlighet med 3 kap. avfallsförordningen (2020:614)." Med anledning av att 3 kap. avfallsförordningen inte enbart beskriver hur avfallsfraktioner ska tas emot, bedömer miljö- och hälsoskyddsavdelningen att det med idag föreslagen lydelse är onödigt svårt att tolka vilka krav som ställs på den som är ansvarig för att mottagningsanordningar ska finnas tillgängliga. I övrigt ställer sig miljö- och hälsoskyddsnämnden positiv till förslaget till nya föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar. Ändringarna borde underlätta för fritidsbåtagare att hantera sitt avfall rätt, vilket i sin tur skulle minska risken för dumpning av avfallet ute till sjöss.</p>	<p>Vi avser inte att upprepa bestämmelser som återfinns i andra regelverk, utan tycker att det är fullt tillräckligt med en hänvisningsparagraf.</p> <p>Noteras</p>
Helsingborg kommun		<p>Kommunens skyldighet att lämna information till Transportstyrelsen Tillsynsansvaret för att godkänna fritidsbåtshamnars planer för mottagning och hantering av avfall kommer hanteras av miljönämnden. Med detta ansvar tillkommer ett krav på miljönämnden, som ansvarig för godkännandet, att lämna information om respektive hamns namn och geografiska belägenhet till Transportstyrelsen. Miljönämnden ska också lämna information till Transportstyrelsen om de fritidsbåtshamnars som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300. Informationen ska rapporteras för att Transportstyrelsen på ett korrekt sätt ska kunna uppfylla kraven enligt mottagningsdirektivet och rapportera in undantagna hamnars namn och belägenhet samt de fritidsbåtshamnars som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 till Safe Sea Net. Miljönämnden anser att det är rimligt att detta uppdrag åläggs kommunerna men vill poängtera vikten av att systemet för att lämna informationen är smidigt och enkelt. Det skulle kunna handla om att en kopia av handlingen skickas till Transportstyrelsen eller att uppgifterna lämnas i ett mycket enkelt digitalt system.</p> <p>Tidsintervall för revidering av plan Miljönämnden instämmer i att tidsintervallet för godkännande av planerna med fördel kan förlängas till fem år. Detta minskar den administrativa bördan för både hamnarna och kommunen och riskerar inte att leda till någon rättsförlust. Detta då samråd ska föras</p>	<p>Noteras. Det är vår avsikt att det ska vara ett så enkelt och smidigt system som möjligt för både kommuner och oss.</p> <p>Noteras</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>fortlöpande och planen revideras och godkänns så snart behovet av att lämna avfall till fritidsbåtshamnen väsentligen förändras.</p> <p>Miljönämnden har inte heller några synpunkter på att fritidsbåtshamnarna ska komma in med nytt förslag till reviderad plan minst två månader innan aktuell plan löper ut. Denna tidsperiod bör räcka för att miljönämnden ska kunna kommunicera med hamnen och göra de avvägningar som behöver inför godkännandet av den nya planen.</p> <p>Tillsynsvägledning</p> <p>Med hänsyn till att tillsynen enligt lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg är ny för kommunen är det viktigt att Transportstyrelsen utan dröjsmål tar fram en tillsyns vägledning och håller informationstillfällen redan under våren 2023 som anges i konsekvensutredningen. Detta för att tillsynen ska kunna bedrivas så effektivt som möjligt och bli enhetlig över landet.</p> <p>Taxa för avgifter</p> <p>Miljönämnden vill i sammanhanget påtala att tillsynen inte kommer kunna påbörjas från miljönämndens sida innan kommunfullmäktige hunnit fatta beslut om ny taxa för tillsyn enligt den nya regleringen. Med hänsyn till de snäva tidsramarna kommer taxan inte hinna antas i tid till dess att regleringen träder i kraft den 1 maj 2023. Detta medför att det kommer finnas en period under vilket ingen tillsyn utförs.</p>	<p>Noteras. Dock med anledning av andra synpunkter kommer denna tid utökas till 3 månader.</p> <p>Noteras. Det är vår avsikt att få vägledningen färdig så snart som möjligt.</p> <p>Noteras.</p>
Varberg kommun		<ul style="list-style-type: none"> – Tydligare definition av begreppet hamn. Vad behöver finnas på platsen för att det ska kunna definieras som en hamn, brygga? Båtopptagning? EI? Vatten? mm? – Gäller detta även privata bryggor? – En storleksbegränsning för hur "små" hamnar detta ska gälla. Exempelvis kan begränsning stättas efter antalet båtplatser, eller antal rörelser. – På vilket sätt ska avfallsplanen godkännas? Ska tillsynsmyndigheten fatta beslut om planen? – Vem är tillsynsmyndighet för att föreskriften och de allmänna råden följs? 	<p>Definitionen av hamn/fritidsbåtshamn ligger utanför denna föreskrift utan anges i FÅFF.</p> <p>Kommunerna blir tillsynsansvariga och det är därför upp till dem på vilket sätt de väljer att hantera detta. Utgångspunkten är att en hamn ansöker om att få sin plan godkänd av kommunen och sen får kommunen ta ställning till om planen kan godkännas utifrån sedvanlig handläggning och ev platsbesök.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>– Kap 5 §8, är detta nödvändigt för små hamnar. Exempelvis en regel för hamnar med 50 båtar och uppåt.</p> <p>– Tillsynsmyndigheten önskar minst tre månader för att godkänna avfallsplanen.</p> <p>– Vi önskar ett förtydligande av vilka hamnar kommunen har tillsynsansvar över och därför ska godkänna avfallsplanen för.</p>	<p>Hamnar som omfattas av regelverket och som inte omfattas av undantag enligt 3 kap. 5 § 2 st FÅFF ska ha en avfallshanteringsplan. Direktivet ger inte möjlighet till undantag från krav om att revidera planen.</p> <p>Bestämmelsen ändras så att tiden utökas till 3 månader</p> <p>Kommunen tilldelas tillsynsansvar enligt 6:5a LÅFF. I tillsynsvägledning avser TS förtydliga vilka hamnar som kommunerna ansvarar för.</p>
Avfall Sverige	Defini- tioner	<p>Det är viktigt att arbeta för att motverka nedskräpning och dumpning. Avfallshanteringen är en väsentlig del av samhällets infrastruktur. Förorenarens betalningsansvar och principen om producentansvar ska fullföljas. Avfallsanläggningar ska lokaliseras, utformas och drivas så att människors hälsa samt miljön skyddas både på kort och lång sikt. En helhetssyn för insamlingen av olika avfallsfraktioner ska förordas.</p> <p>Sammanfattning Avfall Sverige förutsätter att föreskriften kommer att kontrolleras noga mot förordningens slutliga formulering.</p> <p>Definitioner i föreskriften bör så långt möjligt överensstämma med miljöbalken, exempelvis bör "hushållsliknande avfall" ersättas med begreppet kommunalt avfall och definitionen av begreppet behandling av avfall bör hänvisa till definitionen i 15 kap. 6 § miljöbalken.</p> <p>Det allmänna rådet bör vara mer utförligt, alternativt att det tas fram en samlad vägledning i stället.</p> <p>Det bör anges vilka föreskrifter som ska tillämpas i det fall hamnen är kombinerad fritidsbåt- och fiskebåtshamn.</p>	<p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>"Hushållsliknande avfall" är det som bäst förklarar avfallstypen. Vi har infört ett förtydligande i det allmänna rådet till 2 kap. 2 §. Vägledning kommer att tas fram.</p> <p>Om det på samma plats ligger både fiskebåtar och fritidsbåtar, så utgör detta två olika hamnar, en fritidsbåtshamn</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p><i>Avfall Sverige tillstyrker att fritidsbåtshamn undantas från kravet på kvitto vid avfallsavlämning och att tidsintervallet för revidering av planen utökas till 5 år.</i></p> <p>Det bör anges att mottagningsanordningen behöver vara lättillgänglig även för tömning/hämtning av avfallet.</p> <p>Det bör förtydligas att samråd ska ske med avfallsansvarig organisation i kommunen inför upprättande eller revidering av hamnens avfallshanteringsplan.</p> <p>Det bör vara hamnen som är rapporteringsskyldig till Transportstyrelsen om hamnens namn och geografiska belägenhet liksom huruvida de tar emot fartyg över en viss bruttodräktighet.</p> <p>Avfall Sverige anser det önskvärt att Transportstyrelsen samråder med Sveriges kommuner och regioner samt Avfall Sverige vid revidering av föreskriften utifrån inkomna yttranden samt vid framtagande av närmare vägledning.</p> <p>Generella synpunkter Avfall Sverige tackar för möjligheten att avge yttrande. Transportstyrelsens förslag till föreskrift utgår från de lag- och förordningsändringar som Regeringskansliet har presenterat i promemorian "Mottagningsanordningar i hamn för avfall</p>	<p>respektive en fiskehamn, vilka omfattas av olika regelverk. I det fall en fiskehamn omfattas av undantag från att ha mottagningsanordningar i nytrycket av SJÖFS 2001:12, kan det bli aktuellt för fritidsbåtshamn att ta emot enstaka fiskebåtars avfall. Vi kommer förtydliga detta i 2 kap. 2 § samt stryka 2 kap. 3 §.</p> <p>Noteras.</p> <p>Vårt bemyndigande att meddela föreskrifter avser endast mottagningen från fartyg i hamn, och inte vad som händer med avfallet därefter, utan då träder avfallslagstiftning in.</p> <p>Vi anser inte att sådan detaljreglering är nödvändig.</p> <p>Av effektivitetsskäl är det rimligt att det är kommunen som tillsynsmyndighet som sammanställer och i ordnad form skickar in uppgifterna till TS.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>från fartyg" (I2021/02803), som Avfall Sverige yttrade sig över den 22 mars 2022. Transportstyrelsen har tidigare remitterat förslag om nya generella föreskrifter för mottagning av avfall från fartyg, som Avfall Sverige yttrade sig över sig den 22 augusti 2022. Det har inte varit möjligt att göra en komplett bedömning av förslaget, eftersom förordningsändringarna som den grundar sig på inte är publicerade än. Avfall Sverige förutsätter att föreskriften kommer att kontrolleras noga mot förordningens slutliga formulering. <i>Avfall Sverige anser att de allmänna råden är alltför sparsamma och kunde innehålla mer beskrivande och förklarande text, särskilt med tanke på att lagförslaget innebär att kommunerna ska ta över tillsynen över fritidsbåthamnar enligt en lagstiftning som de kommunala tillsynsnämnderna inte har närmare kännedom om, vars skärningspunkt mot miljöbalkstillsynen är oklar och till stor del överlappande, samt vars mål om att avfall ska kunna lämnas snabbt, kan innebära en målkonflikt med miljöbalkens regler om bland annat källsortering. De allmänna råden lämnar många frågor obesvarade. Några av dem avstår Avfall Sverige från att kommentera, eftersom de ligger utanför vårt uppdrag (exempelvis säkerhetsåtgärder för att begränsa utsläpp från motagningsanordning). En god samordning mellan miljöbalken och lag om förorening från fartyg och mellan de tillsynvägledande myndigheterna Transportstyrelsen och Naturvårdsverket, är en förutsättning för att tillsynsmyndigheterna ska få adekvat vägledning och avfallet hanteras miljö- och hälsosäkert och samhällsekonomiskt effektivt. Avfall Sverige lämnar här synpunkter på vad föreskrifter och allmänna råd bör kompletteras med. Ett alternativ till utförligare allmänna råd är att informationen tas med i en samlad tillsynsvägledning.</i></p> <p>Specifika synpunkter</p> <p>1 kap. 2 § 1 kap. 2 § Definitioner Föreskrifter eller allmänna råd bör hänvisa till definitionen av avfall i 15 kap. miljöbalken, liksom direktivet om mottagande av avfall i hamn hänvisar till definitionen av avfall i avfallsdirektivet.</p> <p>2 kap. 1 § 2 kap. 1 § Ansvarig för mottagningsanordningen De allmänna råden bör förtydliga att fritidsbåthamnar som tar ut båtplatsavgift ingår i begreppet "den som tar ut hamnavgift eller motsvarande generell avgift" och därför i den ansvarsrets som ansvarar för att uppfylla kraven rörande mottagningen av avfall från fritidsbåtar".</p>	<p>TS kommer att ta fram en vägledning till kommunerna.</p> <p>Se ovan.</p> <p>En hamn som tar ut en båtplatsavgift anses ta ut en generell avgift. Detta anser vi inte behöver förtydligas.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>På Transportstyrelsens hemsida anges att den fastighetsägare som upplåter mark till icke avgiftsbelagd hamnverksamhet har möjlighet att i kontraktet se till att den som använder marken åtar sig att uppfylla kraven på mottagning av avfall. De allmänna råden (eller annan vägledning) bör i sådana fall förtydliga vem av dessa som tillsynsmyndigheten bör vända sig till med krav på åtgärd och under vilka förutsättningar.</p>	Noteras.
	2 kap. 2 §	<p>2 kap. 2 § Tillgodose behovet av avfallslämning "Hushållsliknande avfall" är ett juridisk oklart begrepp och bör ersättas med kommunalt avfall enligt 15 kap. 3 § miljöbalken;</p>	Se ovan.
	2 kap. 5 §	<p>Det står visserligen i 3 kap 1 § att "avfall ska mottas separat i enlighet med 3 kap. avfallsförordningen", men de allmänna råden bör redan här under 2 kap. 2 § ange de vanligaste utsorterade fraktionerna, för vilka det också gäller utsorteringskrav i lagstiftningen: förpackningar, elavfall, farligt avfall och fiskeredskap med plast.</p> <p>2 kap. 5 § För fritidsbåtarna ändamålsenlig plats Det bör anges åtminstone i de allmänna råden att mottagningsanordningen behöver vara lättillgänglig även för tömning/hämtning av avfallet, från platsen eller från en annan plats som den är lätt flyttbar till. Om anläggningen inte kan tömmas av exempelvis arbetsmiljöskäl, blir den alltför snabbt full och därmed inte användbar för fritidsbåtarna. Platsen är i sådant fall inte heller ändamålsenlig för fritidsbåtarna.</p>	<p>Vi tycker det är tillräckligt att hänvisa till avfallsförordningen.</p> <p>Se ovan.</p>
	3 kap. 1-3 §§	<p>3 kap. 1-3 §§ Mottagning av avfall Det anges att avfall "ska" mottas separat i enlighet med 3 kap. avfallsförordningen (2020:614) och genomföras på ett ändamålsenligt sätt. Avfall Sverige anser att det bör stå "ska kunna" mottas separat. Eftersom båtarna ska kunna lämna sitt avfall och hamnen är skyldig att ta emot det, krävs nämligen att hamnen även har kapacitet att ta emot osorterat avfall. Det går inte att neka mottagande av osorterat avfall.</p> <p>Hamnverksamheten kan eventuellt behöva söka dispens enligt avfallsförordningen från sorteringskrav, åtminstone från kommande regler om utsortering av matavfall. Om bioavfall med animalier härrör från internationell trafik i vägledningen kan det vara lämpligt att informera om det.</p>	<p>Vi har följt formuleringen i avfallsförordningen.</p> <p>Fråga om dispens är inte aktuell i dessa föreskrifter. ABP-avfall är inte aktuellt för fritidsbåtshamnar.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Det anges att mottagningsanordningen ska ha tillräcklig kapacitet. Hur beräknas det? Om volymen inte är tillräcklig, räcker en ökad tömningsfrekvens och hur säkerställs det? Detta bör förtydligas.</p> <p>(Avfall från fritidsbåt med smitta som omfattas av Internationella hälsoreglementet bör om möjligt hänvisas till karantänhamn enligt lagstiftningen om skydd mot internationella hot mot människors hälsa och inte avlämna sitt avfall i annan hamn om det går att undvika. Det kan övervägas att ta upp frågan i vägledningen.)</p>	<p>Vi kommer ge vägledning om det, men det är inget som kan regleras genom föreskrifter, då det är olika från hamn till hamn.</p>
	4 kap. 1-3 §§	<p>4 kap. 1-3 §§ Avgifter Beskrivningen av vad som avses med "behandling" bör hänvisa till definitionen av avfallsbehandling i 15 kap. 6 § miljöbalken, för att undvika oklarheter.</p>	<p>Noteras.</p> <p>Formuleringen motsvarar direktivtexten. Vi kommer inte definiera begreppet "behandling".</p>
	5 kap. 4 §	<p>5 kap. 4 § Inget avfall Det bör anges i allmänna råden vilken information som bör krävas för att godta hamnansvarigs uppgift om att det inte finns något behov av avfallslämning i hamnen.</p>	<p>Kommer stå i vägledningen.</p>
	5 kap. 6 §	<p>5 kap. 6 § Samråd inför upprättande och revidering av avfallshanteringsplan Det bör anges i allmänna råden att enligt 4 kap. 8 § avfallsförordningen (2020:614) ansvarar kommunen för att avfall transporteras bort från mottagningsanordning. Med anledning av hur detta kan organiseras av kommunen, är det inte tillräckligt att de allmänna råden att anger att andra berörda parter som vilka samråd ska ske "kan exempelvis vara kommunen". I tidigare yttrande har Avfall Sverige påtalat att det bör preciseras att samråd om hamnens plan för mottagning och hantering av avfall (avfallshanteringsplan) uttryckligen behöver ske med den eller de kommunala organisationer som ansvarar för borttransport av avfallet samt hamnens tillsynsmyndighet enligt miljöbalken. Det bör åtminstone anges att samråd "bör" ske med dessa parter. Avfallsorganisationen, va-organisationen och tillsynsmyndigheten kan vara andra juridiska personer än kommunen, exempelvis ett eller flera kommunalförbund. Samråd om hamnens avfallshanteringsplan bör ske direkt med avfallsorganisationen, om denna verkställer kommunens ansvar för borttransport av avfallet. Avfallsorganisationen behöver förbereda borttransporten, vilket eventuellt innefattar att upphandla, ge koncession eller auktorisera transportörer. Om hamnens avloppsvatten släpps till kommunens allmänna avloppsanläggning, behöver på motsvarande sätt samråd ske med VA-organisationen.</p>	<p>Den som ansvarar för samrådet får själv avgöra vilka som anses vara berörda parter, då det kan vara olika från hamn till hamn. Detta anser vi vara tillräckligt för att uppfylla direktivets samrådskrav.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	5 kap. 7 § 5 kap. 8 och 9 §§	<p>5 kap. 7 § Innehåll i planen Fritidsbåtshamnens organisationsnummer (vilket behövs för eventuella tillsynsbeslut) samt fastighetsägare bör anges i planen.</p> <p>Enligt punkten 12 ska i planen anges vilken kommun eller vilket (bör stå vilket eller vilka) företag som tar emot eller transporterar avfallet. Det kan vara flera olika aktörer som transporterar bort avfallet, exempelvis kommunens VA-organisation för avloppsvattnet, en auktoriserad firma för det farliga avfallet, kommunens entreprenör för det kommunala restavfallet, etcetera.</p> <p>5 kap. 8 och 9 §§ Revidering av planen Det finns inga formkrav för samrådet. Allmänna råden bör åtminstone beskriva vad som menas med samråd och hur det bör gå till för att det ska räknas som ett samråd.</p> <p>Det bör i likhet med exempelvis miljörapporteringen enligt miljöbalken, vara hamnen som är rapporteringsskyldig till Transportstyrelsen om hamnens namn och geografiska belägenhet liksom huruvida de tar emot fartyg över en viss bruttodräktighet. Kommunen har då att se till att hamnen uppfyller denna skyldighet.</p>	<p>Vi har utgått från direktivets krav om vad som ska ingå i en avfallshanteringsplan. Detta finns dock inget som hindrar en kommun från att begära in dessa uppgifter.</p> <p>Vi ändrar i p 12 med anledning av synpunkten.</p> <p>Vi avser inte att detaljreglera samrådsförfarandet. Finns heller inga direktivkrav om hur samrådet ska ske.</p> <p>Se ovan.</p>
Göteborg stad	1 kap.	<p>1 kap. Inledande bestämmelser Definition av "avfall från fritidsbåt" och allmänt råd Göteborgs Stad anser att det vore tydligare för fritidsbåtshamnarna om alla typer av avfall som uppstår i hamnen omfattades av samma krav på mottagning. Staden anser att "drift och användning" behöver förtydligas. Frågeställningen gäller främst ifall underhållsarbete innefattas i "användning". Staden gör tolkningen att föreskriften inte avser omfatta det avfall som uppstår vid underhållsarbete på fritidsbåten - men anser att det finns rum för att även se underhållsarbete som en del av användandet av en båt. För att undvika olika bedömningar anser staden att definitionen "avfall från fritidsbåt" bör förtydligas ytterligare. Vidare följer att avfall från underhållsarbete omfattas av miljöbalkens tillämpningsområde och därmed omfattas av tillsynskrav.</p> <p>Definitionen av fritidsbåtshamn och hamn</p>	<p>Våra föreskrifter omfattar endast det avfall som uppstår under drift av en båt och inte exempelvis underhållsarbete som sker på land. Där är det Miljöbalkens regler som gäller.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	2 kap.	<p>Göteborgs Stad instämmer i att det finns ett behov av att förtydliga definitionen av fritidsbåtshamn. Transportstyrelsens nya förslag på definition hänvisar till kommande ändring av definitionen av hamn i förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg. Staden anser att definitionen av hamn bör inbegripa antalet bryggplatser och hur bryggan nyttjas. Detta för att tydliggöra skillnaden på en brygga med ett fåtal fritidsbåtar och en fritidsbåtshamn. Detta för att tydliggöra för verksamheter när de omfattas av krav och inte.</p> <p>2 kap. Mottagningsanordningar En fritidsbåtshamn som normalt anlöps även av andra fartyg än fritidsbåtar ska även kunna ta emot dessa fartygs avfall. Göteborgs Stad ser positivt på detta tydliggörande i föreskriften. Avfall från fritidsbåtar klassas som kommunalt avfall då det uppstår i en fysisk persons egenintresse, medan avfall från fartyg i flera fall inte är kommunalt avfall. Kravet att det ska finnas mottagningsanordningar för fartyg som normalt anlöper hamnen tydliggör att fritidsbåtshamnen behöver göra en bedömning kring vilka kärl som behövs. Det minskar risken för att kommunalt och icke kommunalt avfall blandas. Staden delar Transportstyrelsens bild av att om inte detta krav genomförs finns en risk att avfall från andra fartyg hamnar "mellan stolarna". Göteborgs Stad är positiv till kravet att mottagningsanordningarna ska fungera klanderfritt och vid behov repareras utan onödigt dröjsmål.</p>	<p>Definitionen av hamn/fritidsbåtshamn ligger utanför denna föreskrift och anges i FAFF.</p> <p>Vi kommer ta bort 2 kap. 3 § för att undvika missförstånd och för att tydliggöra att en fritidsbåtshamn endast är skyldig att kunna ta emot avfall från andra typer av fartyg om dessa inte tillhör en fiskebåtshamn eller handels- och industrihamn, vilket definieras i föreskriften som ersätter SJÖFS 2001:12. Om det på samma plats ligger både fiskebåtar och fritidsbåtar, så utgör detta två olika hamnar, en fritidsbåtshamn respektive en fiskehamn, vilka omfattas av olika regelverk. I det fall en fiskehamn omfattas av undantag från att ha mottagningsanordningar i nytrycket av SJÖFS 2001:12, kan det bli aktuellt för fritidsbåtshamn att ta emot enstaka fiskebåtars avfall. Vi kommer även förtydliga detta i 2 kap. 2 §.</p>
	3 kap.	<p>3 kap. Mottagning av avfall från fritidsbåtar Göteborgs Stad ser positivt på tydliggörandet att varje mottagningsanordning ska ha tillräcklig kapacitet samt att det införs krav på säkerhetsåtgärder för att förhindra att avfall vid avlämning och mottagning kommer ut i vattnet eller på land samt krav på att begränsa eventuella utsläpp. Staden bedömer att det är ett logiskt vägval att fritidsbåtshamnar undantas från mottagningsdirektivets krav på kvitto vid avfallsavlämning.</p>	<p>Noteras</p>
	4 kap.	<p>4 kap. Avgifter för mottagande av avfall</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	5 kap.	<p>Möjligheten för hamnarna att införa avgifter för mottagande av avfall är ett relevant förslag kan leda till ökad kvalitet på mottagningsstationerna. Det kan dock finnas en risk för att båtägare som tidigare lämnat toalettavfall gratis, väljer att släppa ut toalettavfallet i havet när en avgift införs. Även metoden är en utmaning då de flesta anordningar saknar den möjligheten och oftast är obemannade.</p> <p>5 kap. Planer för mottagning och hantering av avfall Göteborgs Stad ser positivt på förslagen att kommunerna ska godkänna fritidsbåtshamnars avfallshanteringsplaner och utföra tillsyn av fritidsbåtshamnars mottagningsanordningar. Det kommer att innebära bättre möjligheter för tillsyn. I flera fall kan tillsynen av mottagningsstation utföras i samband med den tillsyn som redan utförs av stadens miljöförvaltning på fritidsbåtshamnar idag.</p> <p>I kommunen finns en etablerad tillsyn av fritidsbåtshamnars verksamhet. Nuvarande tillsyn fokuserar främst på fritidsbåtshamnar som har vinteruppställningsplatser och upptag av fritidsbåtar. I och med övertag av tillsynen kring mottagning av avfall uppstår ett behov av inventering av hamnar som saknar vinterförvaringsplats eller möjlighet till upptag av fritidsbåtar, exempelvis gästhamnar.</p> <p>Eftersom föreskrifterna föreslås börja gälla 1 maj 2023 är tiden begränsad för att hinna genomföra en komplett inventering innan detta datum. Stadens tillsynsmyndighet ser därför att det finns risk att godkännandet av planer för mottagning och hantering av avfall kan dra ut på tiden. Likaså att det finns en utmaning avseende att nå berörda hamnar med information om de nya kraven.</p> <p>Göteborgs Stad är positiv till de uppgifter som planen för mottagning och hantering av avfall ska innehålla, men önskar att planen också skulle kunna innehålla uppgifter kring vilka övriga avfall som uppstår i hamnen för att få en mer komplett bild av hamnens avfallshantering. Staden är positiv till att intervallet för när planen ska revideras utökas till var femte år samt vid revidering ska planen lämnas till kommunen minst 2 månader innan föregående plan har löpt ut.</p>	<p>Noteras</p> <p>Noteras</p> <p>Ikraftträdandet av denna föreskrift är avhängig ikraftträdandet av LÅFF och FÅFF som träder i kraft 1 maj 2023, och har därför en snäv tidsram.</p> <p>Våra föreskrifter omfattar endast det avfall som direktivet stadgar och därför finns bara dessa avfallstyper med i det som ska in i planen. Däremot kan kommunen be att få information om andra avfallstyper utifrån annan miljölagstiftning.</p>
	6 kap.	<p>6 kap. Information om mottagningsanordningar</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Göteborgs Stad bedömer att det är ett relevant krav att viss information från planerna ska offentliggöras samt tillhandahållas på engelska vid behov. Till exempel i de hamnar som tar emot gästbåtar.	Noteras
Växjö kommun		Inga synpunkter.	Noteras.
Danderyds kommun		<p>Miljö- och stadsbyggnadsnämnden är i stort positiv till föreslagna förändringar och anser att det är bra att det införs ett krav på att mottagningsanordningarna ska fungera klanderfritt och vid behov repareras utan onödigt dröjsmål.</p> <p>Miljö- och stadsbyggnadsnämnden anser att mottagning av avfall från fritidsbåtar bör ske så att risken för dålig lukt, spill, nedskräpning och läckage av förorenande ämnen till dagvatten eller recipient minimeras.</p> <p>Föreskriftsförslaget innebär som det får förstås att det införs krav på säkerhetsåtgärder för att förhindra att avfall vid avlämning och mottagning kommer ut i vattnet eller på land samt krav på att begränsa eventuella utsläpp. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden anser att denna förändring kommer att kunna minimera risken för att olägenhet för människors hälsa och miljön uppkommer. Vid förebyggande av negativ påverkan på miljön eller människors hälsa är det en förutsättning att försiktighetsmått vidtas enligt 2 kap. miljöbalken.</p> <p>Vidare anser nämnden att det är positivt att det enligt förslaget kommer att tydliggöras vilka avfallstyper en fritidsbåtshamn normalt ska ha mottagningsanordningar.</p>	<p>Noteras</p> <p>Dessa krav återfinns inte i direktivet, och det har inte uppmärksammats som ett stort problem under den föregående föreskriftens gällande. Därför finns det inte med specifikt i vår föreskrift, förutom att det kan anses ligga i att anordningarna ska vara ändamålsenliga och att tex läckage inte får ske.</p> <p>Noteras</p> <p>Noteras</p>
Piteå kommun		Inga synpunkter.	Noteras.
Vakin Avfall & återvinning		<p>Avfall och återvinning</p> <p>Vi ser gärna att det finns en punkt om att förpackningsavfall ska sorteras ut, så att inte förpackningsavfallet hamnar i restavfallet. Det bör även finnas med en punkt om att el-avfall sorteras ut och samlas in. I övrigt har Vakin ingenting att erinra gällande föreskrifterna.</p>	Vi avser inte att upprepa bestämmelser som återfinns i andra regelverk, utan tycker att det är fullt tillräckligt med en hänvisningsparagraf till avfallsförordningen.
SKR Sveriges kommuner och regioner		Remitterat förslag till föreskrifter utgår ifrån samt hänvisar till ännu inte publicerade reviderade lag- och förordningstexter, där förslag till revideringar presenterades i promemorian Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg. Utan att ha sett de slutliga lag- och förordningstexterna är det svårt att göra en komplett bedömning över förslaget till föreskrifter.	"Hushållsliknande avfall" är det som bäst förklarar avfallstypen. Vi har infört ett förtydligande i det allmänna rådet till 2 kap.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) ser att benämningar på avfallsslag som används i förslaget inte överensstämmer med de benämningar som används i miljöbalken och avfallsförordningen, vilka förordningsförslaget refererar till. Exempelvis används begreppet hushållsliknande avfall vilket bör ändras till kommunalt avfall som är den korrekta termen. De allmänna råden är något knapphändiga och behöver utvecklas för att bättre vägleda och förtydliga innebörden av bestämmelserna.</p> <p>SKR ser det som önskvärt att Transportstyrelsen samråder med SKR och Avfall Sverige i samband revidering av föreskriften utifrån inkomna yttranden och vid framtagande av vägledning.</p> <p>2 kap. Mottagningsanordningar 1 § Vad gäller övriga hamnar så bör det i första hand alltid vara verksamhetsutövaren som ansvarar för mottagningsanordningar, i andra hand fastighetsägaren i de fall det inte finns annat avtalat mellan verksamhetsutövare och fastighetsägaren.</p>	<p>2 § samt en vägledning kommer att tas fram.</p> <p>Noteras</p> <p>Enligt 3 kap. 5 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg är det den som tar ut en avgift som är skyldig att se till att avfallsmottagandet fungerar, och i andra fall fastighetsägaren. Ingen ändring kommer göras.</p> <p>Se svar ovan om avfallsförordningen.</p> <p>Vårt bemyndigande att meddela föreskrifter avser endast mottagningen från fartyg i hamn, och inte vad som händer med avfallet därefter, utan då träder annan avfallslagstiftning in.</p> <p>Detta är i sådana fall bestämmelser som finns i avfallslagstiftningen och inget vi reglerar.</p>
	2 §	2 § Allmänna råd Benämningar och uppräknig av avfallstyper som det ska finnas mottagningsanordningar för, bör följa krav i 3 kapitlet avfallsförordningen.	
	5 §	5 § Allmänna råd Det bör även framgå av allmänna råden att mottagningsanordningarna även måste vara tillgängliga ur tömnings- och hämtningsaspekt. Med tillgänglighet menas att det ska vara tekniskt och fysiskt möjligt för hämtnings-/tömningsfordon att komma till platsen samt arbetsmiljömässigt tillåtet för hämtningspersonalen. Detta bör säkerställas vid samråd.	
	3 kap. 1 §	3 kap. Mottagning av avfall från fritidsbåtar 1 § Utöver de sorterade fraktionerna som anges i avfallsförordningen, måste det finnas möjlighet att lämna en osorterad fraktion. Till denna paragraf kan det vara lämpligt att lägga till allmänna råd med uppräknig av de avfallsslag som ska kunna mottas.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	3 §	3 § Utöver mottagningsanordningens kapacitet kan det vara lämpligt att reglera att mottagningsanordningen ska tömmas med den frekvens som krävs för att förhindra överfyllnad eller olägenhet.	Framgår av vägledningen.
	4 §	4 § I de allmänna råden bör det förtydligas att kontroll av fyllnadsgrad bör ske regelbundet och tillse att tömning sker i tillräcklig omfattning för att förhindra att avfall hamnar i vatten eller på land.	Kan möjligen beskrivas i vägledningen, men är en väldigt detaljerad anvisning. Det är upp till varje hamn på vilket sätt de lever upp till gällande krav.
	5 kap. 2-3 §§	5 kap. Planer för mottagning och hantering av avfall 2-3 §§ SKR motsätter sig att det är kommunens ansvar att rapportera uppgifter om namn, geografisk belägenhet och vilka fritidsbåtshamnar som anger att de tar emot fartyg som överstiger en viss bruttodräktighet. Den rapporteringsskyldigheten måste ligga på verksamhetsutövaren, det vill säga småbåtshamnen.	Det finns ett krav på hamnen att beskriva i sin plan om de tar emot fartyg av viss bruttodräktighet, men sedan är det rimligt att det är kommunen som tillsynsmyndighet som sammanställer och i ordnad form skickar in uppgifterna till TS.
	4 §	4 § Det måste framgå i allmänna råden vilka förutsättningar som gäller för att det ska anses inte föreligga några behov av mottagningsanläggning för ett eller flera avfallsslag.	Detta kommer beskrivas mer i vägledningen.
	6 §	6 § Samråd med kommunen ska alltid ske vid upprättande och revidering av avfallshanteringsplan. I allmänna råd bör det beskrivas vad som menas med ett samråd samt anges vilka funktioner som är lämpliga att samråda med inom kommunen, som exempelvis ansvarig avfallsorganisation, VA-organisation och tillsynsmyndighet.	Vi avser inte att detaljreglera samrådsförfarandet. Finns heller inga direktivkrav om hur samrådet ska ske.
	7 §	7 § Uppgifter och innehåll i avfallshanteringsplanen bör kompletteras med följande: Organisationsnummer och fastighetsägare Borttransportörer för respektive avfallsslag Tömningsfrekvens för respektive mottagningsanläggning Plan för tillsyn och kontroll av mottagningsanordningar med avseende på fyllnadsgrad och hur överfyllnad/risk för överfyllnad ska hanteras, till exempel hur beställning av extra- och akuttömning görs. Hur utsläpp av avfall i vatten eller på land hanteras.	De punkter som finns med i 5:7 är det som vi bedömer är relevanta och i enlighet med direktivet. Det finns dock inget hinder mot att en kommun kan begära att få ta del av ytterligare information av en hamn med hänvisning till annan miljölagstiftning.
Östersund kommun		Inga synpunkter.	Noteras.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Leksand kommun		<p>De nya reglerna kommer att träda i kraft den 1 maj 2023. De nya föreskrifterna innebär bland annat att fritids båtshamnarnas planer för mottagning och hantering av avfall ska godkännas av kommunerna.</p> <p>Tidsintervallen för revidering av planerna utökas från 3 till 5 års mellanrum. Kravet att småbåtshamnarna ska ha erforderliga mottagningsanordningar för avfallet förtydligas med avseende på kapacitet, placering samt att de repareras utan dröjsmål om det går sönder etc. Fritidsbåtshamnar ska även ges möjlighet att i viss utsträckning ta ut en särskild avgift för mottagning och behandling av toalettavfall från fritidsbåtar.</p> <p>Kravet på att fritidsbåtshamnarna ska ha godkända avfallsplaner finns sedan tidigare och fritidsbåtshamnarna bör redan ha upprättade planer. Eftersom kommunen inte tidigare varit tillsynsmyndighet så saknar kommunen fullständiga uppgifter om hur det förhåller sig. Det är också otydligt vilka fritidsbåtshamnar som kommer att omfattas av kraven.</p> <p>Miljöenheten ställer sig i huvudsak positiv till förslaget som handlar om att förebygga att avfall hamnar i vattenmiljön och att det avfall som uppkommer tas om hand på ett miljömässigt sätt. Miljöenheten vill dock lyfta att det behöver förtydligas hur kommunerna ska hantera och godkänna avfallsplanerna även för att säkerställa att likabehandling sker. Kommunen utövar redan i dag miljöbalkstillsyn så det är rimligt att kommunen även har tillsynsansvar för mottagning av avfall från fritidsbåtshamnar.</p> <p>Att kommunen får nya tillsynsuppgifter när tillsynsplanen för året redan är beslutad gör det svårt att planera tillsynen och att hinna med att få den utförd. Miljöenheten har svårt att överblicka konsekvenserna av det nya tillsynsområdet då kunskapen om småbåtshamnarnas avfallshantering/avfallsplaner är bristfällig. Kommunen har bara fram till januari 2024 på sig att godkänna avfallsplaner innan sanktionsavgifter ska påföras. Med bakgrund av ovanstående anser miljöenheten att tillsynsmyndigheterna har en relativt kort tid på sig att godkänna samtliga fritidsbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner.</p> <p>Yttrande Samhällsbyggnadsutskottet ställer sig i huvudsak positiv till Transportstyrelsens förslag om nya föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar men vill framföra att tiden för att godkänna samtliga fritidsbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner är kort, att mer vägledning behövs samt att det är otydligt vilka fritidsbåtshamnar som kommer att omfattas av kraven.</p>	<p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Definitionen av hamn/fritidsbåtshamn ligger utanför denna föreskrift och anges i FÅFF.</p> <p>Detta kommer beskrivas mer i vägledningen.</p> <p>Ikraftträdandet av denna föreskrift är avhängig ikraftträdandet av LÅFF och FÅFF, vilka träder i kraft 1 maj 2023, och har därför en snäv tidsram.</p> <p>Ikraftträdandet av denna föreskrift är avhängig ikraftträdandet av LÅFF och FÅFF, vilka träder i kraft 1 maj 2023, och har därför en snäv tidsram. TS kommer ta fram en vägledning som stöd till tillsynsansvariga</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Örnsköldsviks kommun		<p>Angående förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 20xx:xx) om mottagning av avfall från fritidsbåtar ställer sig Örnsköldsviks kommun positiva till innehållet i remissen. De ändringar som är gjorda utifrån Promemorian Dnr I202 I/02803 följer de intentioner Örnsköldsviks kommun har beslutat om i sin nya renhållningsordning. Örnsköldsviks kommun anser att det är viktigt att det finns utsedda ansvariga i en fritidsbåthamn/klubb för att exempelvis se till att mottagningsanordningarna fungerar klanderfritt och vid behov repareras utan dröjsmål. Förslag på tidsintervallet för godkännande av avfallsplan vart femte år är också att föredra.</p>	Noteras.
Mariestads kommun		Mariestads kommun har inget att erinra mot förslaget till ändringar.	Noteras.
Upplands Väsby kommun		<p>Enligt remissen kommer kommunerna att överta tillsynsansvaret från Transportstyrelsen för fritidsbåthamnarnas mottagning och hantering av avfall. Vid övertagande av tillsynsansvaret behövs kunskapshöjande seminarium samt vägledning från Transportstyrelsen för att kommunerna ska få rätt kompetens och vertyg för att utföra tillsynen.</p> <p>Enligt Transportstyrelsens förslag till föreskrift och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar ska enligt 2 § Mottagningsanordningar för avfall ska finnas i fritidsbåtshamn för att tillgodose behovet av avfallsavlämning från de fritidsbåtar som normalt anlöper hamnen. Allmänna råd Följande avfallstyper är sådana som fritidsbåtar normalt sett har behov av att lämna och som det kan behövas mottagningsanordningar för: 1. Toalettavfall. 2. Hushållsliknande avfall. 3. Farligt avfall. Med farligt avfall avses exempelvis olja, batterier, kemikalier och andra avfallstyper som finns uppräknade i bilaga 3 till avfallsförordningen (2020:614). Med toalettavfall avses både avfall från en installerad och en portabel toalett.</p> <p>Enligt miljöbalkens allmänna hänsynsregler i 2 kap. 5 § miljöbalken ska: Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna att 1. minska mängden avfall, 2. minska mängden skadliga ämnen i material och produkter, 3. minska de negativa effekterna av avfall, och 4. återvinna avfall.</p> <p>Det finns en risk att ingen sortering av hushållsliknande avfall sker i olika fraktioner (papper, glas, plast etc.) då mottagningsanordningarna på fritidsbåtshamnarna enligt transportstyrelsens förslag endast behöver ta emot hushållsliknande avfall.</p>	<p>TS kommer ta fram en vägledning som stöd till tillsynsansvariga samt anordna seminarium som riktar sig till dessa.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Det finns krav på att hamnen ska leva upp till avfallsförordningens krav med allt vad det innebär och vi avser inte att återupprepa dessa krav.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Västerviks kommun		<ul style="list-style-type: none"> • Det vore bra med ett förtydligande om uppställningsplatser som ofta finns i anslutning till fritidsbåtshamnar omfattas i föreskriften. Mycket avfall uppstår i samband med upptagning och iordningställande av båtar. Många hamnar är ideella föreningar där tillsynsmyndigheten inte på ett enkelt sätt kan förelägga föreningen att ta hand om medlemmarnas avfall som uppstår i samband med vinterförvaring. • Det är väsentligt att Transportstyrelsen eller annan lämplig statlig myndighet tar fram tydlig tillsynsvägledning för all den tillsyn som genom den nya föreskriften överförs till kommunerna. Det är också väsentligt att den vägledningen finns på plats den dag kommunerna förväntas börja bedriva tillsyn. 	<p>Definitionen av hamn/fritidsbåtshamn ligger utanför denna föreskrift och anges i FÄFF, och vi har inte för avsikt att utöka den definitionen så att fler ska omfattas.</p> <p>TS kommer ta fram en vägledning som stöd till tillsynsansvariga samt anordna seminarium som riktar sig till dessa.</p>
Tjörns kommun	4 kap. 1 §	<p>I remissförslaget står det i 4 kap. 1 § "En fritidsbåtshamn får ta ut en avgift för att täcka kostnaderna för mottagande och behandling av avfall. Avgiften ska baseras på de komponenter som finns uppräknade i bilagan". Betyder denna paragraf att avfallet från fritidsbåtshamnar ligger utanför det kommunala ansvaret gällande transport och behandling? Enligt 15 kap 3, 20, 20 a §§ miljöbalken (1998:808) är det kommunens ansvar att bland annat transportera och behandla kommunalt avfall och spillvatten som till sin art och sammansättning liknar hushållsavfall/-spillvatten. Vi önskar ett förtydligande i föreskrifterna, eller de allmänna råden, vem som blir ansvarig för att hämta och behandla avfallet. I övrigt har samhällsbyggnadsförvaltningen ingen erinran.</p>	<p>Bestämmelserna i 4 kap. gäller hamnarnas avgiftsuttag och har inget samband med vad som regleras i avfallsagstiftningen avseende transport och behandling av avfall. Upplysningsvis borde bestämmelsen i 4 kap. 8 § avfallsförordningen vara relevant: Kommunen ska ansvara för att avfall transporteras bort från sådana mottagningsanordningar för avfall från fartyg som avses i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, om avfallet</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. är oljeavfall, 2. är toalettavfall, 3. är fast avfall, eller 4. består av rester av skadliga ämnen som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.
Trollhättan Energi AB		TEAB har inga synpunkter på föreslagen föreskrift utan ser det som positivt med tydligare krav på en fungerande avfallshantering i hamnar.	Noteras.
Köpings kommun		Köpings kommun tacka för möjligheten att yttra sig gällande remissen rörande förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 20XX:XX) om mottagning av avfall	Noteras.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		från fritidsbåtar med ärendenummer TSF 2020-75. Vi avstår dock att yttra oss gällande remissen i helhet, men ser det positivt på att förordningen förtydligas vilket underlättar efterlevnad och tillsyn av lagstiftningen.	
Grums kommun		Enligt Transportstyrelsens förslag ska lagstiftningen träda i kraft 2023-05-01. Grums kommun anser att tidsperspektivet är för kort för att kunna inventera, informera, vägleda samt få in planer för småbåtshamnar som förut varit undantagna. Det bör finnas en möjlighet för småbåtshamnar att kunna leva upp till kommande lagkrav. I övrigt har Grums kommun inget att erinra emot förslaget om ändring av föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar.	Ikraftträdandet av denna föreskrift är avhängig ikraftträdandet av LÄFF och FÄFF, vilka träder i kraft 1 maj 2023, och har därför en snäv tidsram.
Söderköpings kommun		Den nya/ändrade föreskriften innebär att större krav ställs på ansvariga för fritidsbåtshamnar. Ändringen innebär även att tillsynsansvaret över fritidsbåtshamnarna och godkännande av fritidsbåtshamnarnas planer flyttas till kommunerna. Ökade resurser behövs för kommunens tillsyn och godkännande av planer för mottagning och hantering av avfall. Att tillsynsansvaret flyttas till kommunerna redan 1 maj 2023 medför troligen utmaningar under en övergångsperiod då många kommuner med kort varsel sannolikt inte har de resurser för tillsyn som krävs för detta. I synnerhet för mindre kommuner kan detta bli en utmaning när det gäller prioritering och resurser. För att underlätta arbetet ska det tas fram vägledningsmaterial för tillsynen. Det är önskvärt att tillsynsvägledningen är enkel och tydlig och gärna innehåller informationsmaterial till såväl tillsynsmyndighet som verksamhetsutövare. Även om föreskriften utökas med fler paragrafer så har det gjort att den blir tydligare. De tillagda allmänna råden gör den också tydligare. Bra med tydliga definitioner i 2 §.	Ikraftträdandet av denna föreskrift är avhängig ikraftträdandet av LÄFF och FÄFF, vilka träder i kraft 1 maj 2023, och har därför en snäv tidsram. Att tillsynen flyttas till kommunerna anges i LÄFF och inte i denna föreskrift. TS kommer ta fram en vägledning som stöd till tillsynsansvariga samt anordna seminarium som riktar sig till dessa. Noteras.
Askersunds kommun		Föreslagen förändring innebär för Askersunds kommun behov av vissa komplettering av sophantering vid kommunens brygganläggningar för att minska olägenheter, besvär för båtägare och minska risk för nedskräpning samt förtydligande av hamnplan. Hamnplanen ska innefatta hela förloppet från mottagande av avfall och fekalier, hantering och bortförsl, underhåll av anläggningar som tar emot stationer, samt händelse av miljöolycka. Kultur- och tekniknämndens arbetsutskott har inget att erinra avseende förslag till revidering av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar.	Vårt bemyndigande att meddela föreskrifter avser endast mottagningen från fartyg i hamn, och inte vad som händer med avfallet därefter, utan då träder annan avfallslagstiftning in. Noteras.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska båtunionen		<p>Svenska Båtunionen föreslår att förslaget om att det införs ett krav på att mottagningsanordningarna ska fungera klanderfritt och vid behov repareras utan onödigt dröjsmål förtydligas.</p> <p>Svenska Båtunionen föreslår att förslaget om att fritidsbåtshamnar som har identifierat att inget mottagningsbehov föreligger ska redogöra för detta i sin plan förtydligas.</p> <p>Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om att fritidsbåtshamnar ges möjlighet att i viss utsträckning ta ut en särskild avgift för mottagning och behandling av toalettavfall från fritidsbåtar.</p> <p>Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om att fritidsbåtshamnar undantas från mottagningsdirektivets krav på kvitto vid avfallsavlämning.</p> <p>Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om att tidsintervallet för revidering av planen utökas från 3 till 5 års mellanrum.</p> <p>Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om att definitionen "fritidsbåt" ändras till samma som i mottagningsdirektivet och att definition för "toalettavfall" läggs till.</p> <p>Sammanfattning Transportstyrelsens förslag till föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar ämnar att införliva och harmonisera mottagningsdirektivet. Syftet är att skydda den marina miljön från nedskräpning och utsläpp. Transportstyrelsens förslag till föreskrifter berör inte definitionen av fritidsbåtshamn och att avfallshanteringsplanerna, som nu benämns plan för mottagning och hantering av avfall, måste vara godkända (detta kommer att regleras i förordningen) eller att kommunerna tar över tillsynsansvaret från Transportstyrelsen (vilket regleras i lagen).</p> <p>Transportstyrelsens förslag syftar även till att förtydliga definitioner och paragrafer genom allmänna råd samt tydliggöra fritidsbåtshamnens ansvar för avfallsmottagning och dess innehåll. En förändring gentemot SJÖFS 2001:13 är att toalettavfall mer tydligt omfattas av föreskriften.</p> <p>Bakgrund till Svenska Båtunionens synpunkter</p>	<p>Detta kommer beskrivas i vägledningen.</p> <p>Detta kommer beskrivas i vägledningen.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	5 kap. 4 §	<p>(A) Krav på att mottagningsanordningarna ska fungera klanderfritt och vid behov repareras utan onödigt dröjsmål Svenska Båtunionen föreslår att förslaget förtydligas. Utifrån båtägarens perspektiv är Svenska Båtunionen positiva till förslaget, men utifrån båtklubbens perspektiv finns det ett behov av att förtydliga vad "klanderfritt" och "utan onödigt dröjsmål" innebär samt vem som är ansvarig för att kontrollera efterlevnaden av paragrafen. Det är även av intresse för båtklubben att veta om det exempelvis finns en sanktionsavgift kopplad till en sådan kontroll eller tillsyn.</p> <p>Svenska Båtunionen föreslår att detta förtydligas i ett allmänt råd till 2 kap. 4 §. Om ansvaret för kontroll ligger hos fritidsbåtshamnen, i enlighet med godkänd plan, bör det framgå. Om ansvaret för kontroll däremot ligger på tillsynsmyndigheten som också har möjlighet att ta ut en avgift i samband med kontroll eller tillsyn bör det framgå.</p> <p>Svenska Båtunionen vill även betona att konsekvensutredningen för förslaget (s. 16) är otillräcklig. Transportstyrelsen uppger att de "saknar uppgifter om vad denna beredskap och snabbare hantering kan innebära i kostnader och administration för en hamn", men bedömer dem som små. Svenska Båtunionen saknar en utredning gällande hur många leverantörer av toatömningsstationer som finns, hur tillgång till reservdelar ser ut och vad ett serviceavtal i regel kostar en ideell förening per år.</p> <p>(N) Krav på att en fritidsbåtshamn som identifierat att inget mottagningsbehov föreligger ska redogöra för detta i sin plan Svenska Båtunionen föreslår att förslaget förtydligas då förslaget i dess nuvarande utformning lämnar ett stort utrymme för tolkning. Vad innebär det att en fritidsbåtshamn identifierat att inget mottagningsbehov föreligger? Svenska Båtunionen kan tolka förslaget på flera sätt men som får vitt skilda konsekvenser och ser risken att olika kommuner också kommer att tolka förslaget på olika sätt, vilket kan missgynna vissa båtklubbar.</p>	<p>Detta kommer beskrivas i vägledningen. Bestämmelser om sanktionsavgifter finns i lagen och förordningen.</p> <p>Det är den som är ansvarig för mottagningsanordningen enligt 3 kap. 5 § tredje stycket förordningen som ska säkerställa att anordningen fungerar klanderfritt och att reparationer sker utan dröjsmål. Det är tillsynsmyndigheten som utövar tillsyn över att de som är ansvariga gör det som krävs enligt bestämmelser i lag/förordning/föreskrifter. För att reglerna ska efterlevas är vissa överträdelse kopplade till påförande av sanktionsavgift.</p> <p>Då det skiljer sig mycket mellan olika typer av fritidsbåtshamnar, mottagningsanordningar och tekniska förutsättningar är konsekvensutredningen så pass utförlig som TS ansett sig kunna göra.</p> <p>Detta kommer beskrivas i vägledningen.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Svenska Båtunionen föreslår därför ett allmänt råd till 5 kap. 4 § som tydliggör att en fritidsbåtshamn kan hänvisa båtägaren till att själv ombesörja sitt avfall och att det därför inte finns ett mottagningsbehov i hamnen, och redogöra för detta i sin plan.</p> <p>Många båtklubbar saknar idag ett behov av mottagningsanordningar, exempelvis för hushållsavfall eller farligt avfall, och hänvisar istället medlemmarna att ta hem avfallet eller lämna ev. farligt avfall till närmaste kommunala AVC. Detta förfarande sker ofta i samråd med kommunens tillsynsenhet och fungerar lokalt mycket väl. Det finns inga rapporter om ökad nedskräpning eller spill av kemikalier. Skulle dessa båtklubbar genom ett otydligt regelverk tvingas att installera mottagningsanordningar uppnås inget mer än ytterligare kostnader och ökad administrativ börda för båtklubben.</p> <p>Svenska Båtunionen vill även påpeka att en konsekvensutredning saknas för förslaget.</p> <p>(C) Fritidsbåtshamnar ges möjlighet att i viss utsträckning ta ut en särskild avgift för mottagning och behandling av toalettavfall från fritidsbåtar Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget. Liksom Transportstyrelsen bedömer Svenska Båtunionen att drift och underhåll av toatömningsstationerna kan komma att fungera bättre om det finns en möjlighet att ta betalt av den som nyttjar tömningsstationen. Svenska Båtunionen är också positiv till att det inte är ett krav utan en möjlighet som ges fritidsbåtshamnarna.</p> <p>(D) Fritidsbåtshamnar undantas från mottagningsdirektivets krav på kvitto vid avfallsavlämning Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget. Om fritidsbåtshamnar skulle omfattas av mottagningsdirektivets krav på kvitto skulle det innebära en enorm administrativ börda, och motverka direktivets syfte.</p> <p>(F) Tidsintervallet för revidering av planen utökas från 3 till 5 års mellanrum Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget som leder till mindre administration och kostnad för fritidsbåtshamnar.</p> <p>(I) Definitionen "fritidsbåt" ändras till samma som i mottagningsdirektivet och definition för "toalettavfall" läggs till Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget. För våra medlemmar är det viktigt med tydlighet och enhällighet och att använda samma definitioner är ett enkelt, men viktigt steg. Att även</p>	<p>Detta kommer förtydligas i vägledningen.</p> <p>Noteras</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p>
	2 kap. 1 §		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>toalettavfall inkluderas är positivt då det blir än mer tydligt vilken form avfall som föreskriften omfattar.</p> <p>Kommentar gällande 2 kap. 1 § Svenska Båtunionen kan inte ta ställning till föreskriftsförslaget innan definitionen av "hamn" är beslutad. Paragrafen gäller ansvar för att mottagningsanordningar finns tillgängliga och uppfyller rådande krav. Ansvarig är antingen den som tar ut en hamnavgift eller motsvarande generell avgift, alternativt fastighetsägaren. Båtklubbar tar ut medlemsavgifter som ska täcka det generella underhållsbehovet och omfattas således av paragrafen.</p> <p>Vad gäller användandet av begreppet fastighetsägaren blir det däremot otydligt då det i många fall inte är fastighetsägaren som driver hamnen. Exempel på detta kan vara hamnar utan avgift kopplade till restaurangverksamheter, nöjesanläggningar eller annan tillfällig förtöjningsplats. Svenska Båtunionen är av åsikten att begreppet verksamhetsutövare är mer rättvisande och bör ersätta ordet fastighetsägare då det kan komma att komplicera förhållandet mellan verksamhetsutövaren och fastighetsägaren.</p> <p>Kommentar gällande 2 kap. 2 § Svenska Båtunionen föreslår att föreskriften kompletteras med ett allmänt råd till 2 kap. 2 § som förklarar och tydliggör skillnaden på det avfall, exempelvis farligt avfall, som genereras i hamnen kontra det avfall som genereras inom verksamheten men på land exempelvis vid vår- eller vinterrustning. Svenska Båtunionen erfar att tillsynsmyndigheter ofta blandar ihop avfallsmottagning från fartyg i vatten, dvs i hamnen och avfallsmottagning av avfall som uppstår i samband med båtunderhåll på land inom verksamheten. Avfall genererat i en kontext som avser båtar men på olika geografiska platser hanteras av helt olika regelverk. Det är viktigt att det framgår att föreskriften avser avfall generat av båtar som är sjösatta och ligger i en hamn.</p> <p>Kommentar gällande 5 kap. 7 § 13 p. Svenska Båtunionen föreslår att fritidsbåtarna ändras till fritidsbåtsägarna i 5 kap. 7 § 13 p. så att det blir mer tydligt vem som ska rapportera brister i mottagning och hantering av avfall.</p> <p>Avslutande kommentar Svenska Båtunionen är en paraplyorganisation som representerar drygt 915 båtklubbar och 184 000 enskilda båtklubsmedlemmar. Organisationen har lång erfarenhet av båtlivsfrågor</p>	<p>Noteras</p> <p>"Fastighetsägare" fanns med i nuvarande SJÖFS 2001:13 och det har inte kommit till vår kännedom att det skulle ha varit otydligt eller icke fungerande. Vi kommer behålla "fastighetsägaren" istället för "verksamhetsutövare".</p> <p>Detta kan beskrivas i vägledningen.</p> <p>Vi ändrar enligt förslaget.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>och verkar för en bättre miljö och en utökad möjlighet till ett vattenburet friluftsliv. Vi arbetar aktivt för att minska påverkan från fritidsbåtar i våra vatten och natur. Friluftsutövandet, i båten eller med kanoten genom en båtklubb, är kärnan i den svenska samhällskulturen som vi värnar om.</p> <p>Föreskriftsförslaget syftar till att tydliggöra det ansvar en hamn har för mottagning av avfall och i längden minska nedskräpningen i den marina miljön. Det är en viktig fråga för oss båtägare som också värnar den svenska allemansrätten. Det avfall vi tar med oss i båten på en dagsutflykt, tar vi med oss hem.</p> <p>Svenska Båtunionen vill betona att föreskriftsförslaget är en tydlig förbättring jämfört med SJÖFS 2001:13. För våra medlemmar är det av största vikt att det tydligt framgår vad som förväntas av dem, vilket föreskriftsförslaget med allmänna råd i mångt och mycket gör. Ytterligare information och vägledning kommer dock att behövas, både till de kommuner som ska godkänna planerna men också till de fritidsbåtshamnar som berörs.</p> <p>Avslutningsvis, Svenska Båtunionen välkomnar en fortsatt dialog och bistår gärna i arbetet med att sprida information om föreskriften.</p>	<p>TS kommer ta fram en vägledning som stöd till tillsynsansvariga samt anordna seminarium som riktar sig till dessa.</p> <p>Noteras</p>
Vafab miljö kommunal-förbund	punkt 1 under 2§,	<p>Ur vårt perspektiv, som kommunal avfallsorganisation, hade det varit önskvärt med en tydlighet över att det avfall som avses, faller under det kommunala ansvaret. Den typ av avfall som uppstår ombord på en fritidsbåt är sådant som avses i Miljöbalkens 15 kap. 3 §. Det skulle också underlätta om det i planen finns krav på att beskriva det "toalettavfall" som avses i punkt 1 under 2§, utifrån om det faller under kommunalt ansvar eller inte, enligt MB 15 kap. 20 §. Alltså om mängderna överstiger 25 PE eller inte. Eller om det är att anse som latrin från torrtoaletter eller jämförbara lösningar.</p> <p>Vidare finns det inget beskrivet om hur fritidsbåtshamnen avser samla in utsorterat matavfall och förpackningar separat. Det är numera obligatoriskt att samla in matavfall separat från hushållen och fram till 2027 kommer det att bli allt högre krav på utsortering och insamling av förpackningar separat. För oss som avfallsorganisation vore det önskvärt att planen innehåller information om hur utsorteringen kommer att gå till, så att rätt abonnemang och taxa kan användas samt att rätt information ges till allmänheten och båtägarna.</p>	<p>"Hushållsliknande avfall" är det som bäst förklarar avfallstypen. Vi har infört ett förtydligande i det allmänna rådet till 2 kap. 2 § samt en vägledning kommer att tas fram.</p> <p>Det finns krav på att hamnen ska leva upp till avfallsförordningens krav med allt vad det innebär och vi avser inte att återupprepa dessa krav.</p>
Luleå kommun		<p>Miljö och byggavdelningen har tagit del av handlingar och vi välkomnar förtydligandet av definitioner. Vi har inga ytterligare synpunkter.</p>	<p>Noteras.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Umeå kommun Miljö- och hälsoskydds- nämnden		<p>Tillämpning/definitioner Föreskriftens definition av fritidsbåthamn är allmänt hållen. Att det saknas en definition på uttrycket "hamn" utgör en brist och är central för hur tillämpningen av bestämmelserna ska ske. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att hänvisning bör ske till definitionen som finns i förordningen som föreskriften är meddelad utifrån. Detta skulle kunna uttryckas i stil med: "Termer och begrepp som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg) samt förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg."</p> <p>Ikraftträdandet Inlämnande av planer för mottagning och hantering av avfall ska, som det får förstås, ske senast vid ikraftträdandet av föreskrifterna, dvs. 1 maj 2023. Föreskrifterna har ännu inte beslutats om och ett eventuellt beslut kan förväntas först efter 3 mars 2023. Detta innebär att innehavare av fritidsbåtshamn har ca. tre månader på sig att ta fram en plan för mottagning och hantering av avfall. På dessa tre månader ska innehavaren hinna samråda med hamnanvändare samt vid behov andra berörda parter, till exempel kommunen. Det vore önskvärt om det i föreskrifterna anges en tid inom vilken planen senast ska lämnas in, så att framtagandet av dessa kan ske på ett rimligt sätt. I annat fall finns risk att planens framtagande och innehåll påverkas i sådan grad att det kommer påverka myndighetens arbetsbelastning på ett icke fördelaktigt sätt.</p> <p>Bakgrund EU:s direktiv om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg har ersatts med ett nytt direktiv. Anledningen till revideringen var bland annat att det fanns behov av att harmonisera direktivet med de internationella bestämmelserna och stärka regelverket för att komma åt problemet med marint skräp. Ytterligare en anledning är att öka den faktiska tillgången på mottagningsanordningar inom medlemsstaternas hamnar. För miljö- och hälsoskyddsnämndens del innebär förslaget att vi får som ny uppgift att rapportera vissa uppgifter till Transportstyrelsen. Det införs även ett krav på att vid revidering av planen så ska den lämnas till kommunen minst två månader innan föregående plan har löpt ut.</p>	<p>Vi har lagt till en definition av "hamn" som hänvisar till 1 kap. 3 § förordningen.</p> <p>Ikraftträdandet av denna föreskrift är avhängig ikraftträdandet av LÅFF och FÅFF, vilka träder i kraft 1 maj 2023, och har därför en snäv tidsram. Att tillsynen flyttas till kommunerna anges i LÅFF och inte i denna föreskrift.</p> <p>Noteras.</p>
Malmö stad		Malmö stad har inga synpunkter rörande de förtydliganden och definitioner som framkommer i förslagen till föreskrifter och allmänna råd. Malmö stad ställer sig positiv till förändringar som	Noteras.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		syftar till att förbättra skyddet för den marina miljön mot de negativa effekterna av utsläpp från avfall.	
D		<p>Krav på att mottagningsanordningarna ska fungera klanderfritt och vid behov repareras utan onödigt dröjsmål S XK anser liksom SBU att förslaget behöver förtydligas. Förslaget kommer förenkla för våra medlemmar men för att få en likartad hantering i hela landet behövs tydlighet av seende "klanderfritt" och "utan onödigt dröjsmål" innebär samt vem som är ansvarig för att kontrollera efterlevnaden av paragrafen. Otydliga regelverk medför högre kostnader och ökad administrativ börda.</p> <p>Krav på att en fritidsbåtshamn som identifierat att inget mottagningsbehov föreligger ska redogöra för detta i sin plan Även här behöver förslaget förtydligas, just nu lämnas ett stort utrymme för tolkning. Fritidsbåtshamnar ges möjlighet att i viss utsträckning ta ut en särskild avgift för mottagning och behandling av toalettavfall från fritidsbåtar S XK delar bedömningen att drift och underhåll av toatömningsstationerna kan komma att fungera bättre om det finns en möjlighet att ta betalt av den som nyttjar tömningsstationen. Positivt att det inte är ett krav utan en möjlighet som ges till hamnarna. Förslaget att fritidsbåtshamnar undantas från mottagningsdirektivets krav på kvitto är i detta sammanhang väl avvägt.</p> <p>Tidsintervallet för revidering av planen utökas från 3 till 5 års mellanrum Ett bra förslag som sannolikt leder till minskad administration och kostnader.</p> <p>Definitionen "fritidsbåt" ändras till samma som i mottagningsdirektivet och definition för "toalettavfall" läggs till För våra medlemmar är det viktigt med tydlighet, att använda samma definitioner är ett enkelt, men viktigt steg. Att även toalettavfall inkluderas är positivt då det blir än mer tydligt vilken form avfall som föreskriften omfattar.</p>	<p>Detta kommer förtydligas i vägledningen.</p> <p>Detta kommer förtydligas i vägledningen.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p>
Havsmiljö- institutet		Havsmiljöinstitutet vill börja med att välkomna att Transportstyrelsen ser över regleringsmöjligheterna att stödja ett mer hållbart fritidsbåtsliv och skapa förutsättningar för en bättre havsmiljö. Havsmiljöinstitutet anser att en föreskriftsförändring är lämplig. Vi framför här tre synpunkter på presenterat föreskriftsförslag och konsekvensutredning.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	1 kap. 2 §	<p>1. Definitionen av fritidsbåtshamn - 1 kap 2 §, (H) Havsmiljöinstitutet understryker att definitionen av fritidsbåtshamn som presenteras i promemorian Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg inte är tillräckligt tydlig. Då det i dagsläget saknas enstämmighet bland tillsynsmyndigheter om vad som anses utgöra en "mindre anläggning"1 riskerar föreslagen definition leda till en icke-harmoniserad tillämpning nationellt av 1 kap. 2 i föreskriften. För vidare detaljer hänvisas till Havsmiljöinstitutets svar på remiss av promemorian Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg, diarienummer I2021/02803.</p>	Definitionen av hamn/fritidsbåtshamn ligger utanför denna föreskrift och anges i FAFF.
	2 kap. 4 §	<p>2. Krav på klanderfri funktion och reparation utan onödigt dröjsmål – 2 kap. 4 § (A) Havsmiljöinstitutet instämmer med förslaget som tydliggör att ansvaret för mottagningsanordningar även omfattar anordningarnas funktionsduglighet, men ser ett behov av att närmare definiera innebörden av "onödigt dröjsmål". Det finns en fortsatt risk för åsiktsdiskrepans mellan fritidsbåtsanvändare och fritidsbåtshamnar vad avser definitionen.</p>	Detta kommer förtydligas i vägledningen.
	4 kap. 3 §	<p>3. Särskild avgift för mottagande av avfall – 4 kap. 3 § (C) I avsnitt 5.5. beskrivs en möjlig konsekvens vara att fritidsbåtsanvändare som i dagsläget använder toalettavfallsstationer kan komma att släppa ut toalettavfall för att undkomma särskild avgift, trots förväntad ökad tillgänglighet av stationer. Det saknas dock antaganden om huruvida de båtägare som i dagsläget inte använder toalettavfallsstationer skulle börja göra det om användningen dessutom avgiftsbeläggs. Sett till det övergripande miljömålet bör förslaget bygga på grundade antaganden om beteendeförändringar även hos denna grupp. Hänvisning till principen om att förorenaren betalar är inte tillräcklig för att styrka föreskriftens potential att nå miljömålet. Havsmiljöinstitutet håller med om att finansiering behövs för att skapa incitament för fritidsbåtshamnar att anlägga fler stationer och således öka tillgängligheten för båt användare. Om målet är att båt användare i större utsträckning ska använda stationerna är det emellertid mer lämpligt att finansiering sker genom indirekta (generella) avgifter och utökade bidragsmöjligheter för hamnar.</p>	Möjligheten att ta ut en direkt avgift för viss del av toalettavfallet stadgas i direktivet och att inte ge den möjligheten till fritidsbåtshamnarna skulle innebära avsteg från direktivet. En hamn kan dock fortfarande välja att endast ha generella avgifter för allt avfall i hamnen.
Mjölby kommun		Miljökontoret har inte några synpunkter på remissen.	Noteras.
Melleruds kommun		Melleruds kommun har tagit del av remissen och har inget att erinra mot förslaget.	Noteras.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Lerums kommun		På uppdrag av sektorschef samhällsbyggnad meddelar jag att Lerums kommun inte lämnar synpunkter.	Noteras.
Tierps kommun		<p>Kommunen ser positivt på att bestämmelserna för fungerande mottagningsanordningar av avfallsfraktioner från fritidsbåtar i fritidsbåtshamnar skärps för att underlätta för båtägare att göra rätt och för att minska belastningen på vattenmiljön.</p> <p>Förbudet mot utsläpp av toalettavfall i svenskt sjöterritorium trädde i kraft den 1 april 2015. Redan idag är fritidsbåtshamnarna skyldiga att tillhandahålla mottagningsanordningar för det avfall som båtarna har behov av att lämna. Däremot skiljer sig behovet av service mellan olika typer av fritidsbåtar och fritidsbåtshamnar. Vägledning behövs för att bedöma vad som gäller för olika typer av fritidsbåtshamnar (ideella, båtklubbar, gästhamnar, marinor, kommunala hamnar, etc), speciellt för dem som är undantagna från att ta fram en avfallsplan.</p> <p>En stor förändring är att kommunerna ska överta tillsynsansvaret från Transportstyrelsen, att planerna för mottagning och hantering av avfall måste godkännas och att kommunen får en rapporteringsskyldighet till Transportstyrelsen för att Transportstyrelsen ska kunna rapportera till SSN (Safe Sea Net) främst vilka fritidsbåtshamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300. Att överta tillsynsansvaret kommer att medföra en ökad arbetsbelastning och krav på resurser för kommunens tillsynsenhet vad gäller kartläggning, kommunikering, samråd och granskning av planer samt tillsynsbesök. Transportstyrelsen bör underlätta överlämningen av tillsynsansvaret exempelvis genom att dela uppgifter från redan inrapporterade avfallsplaner eller uppgifter om hemmahamn från båtregistret.</p> <p>Tierps kommun tillstyrker att planen ska lämnas till kommunen minst två månader innan föregående plan har löpt ut och att tidsintervallet för revidering utökas till fem år. Däremot behövs ett förtydligande av vad som menas med krav på löpande samråd, då avfallshanteringen berör både kommunens tillsynsenhet och renhållningsenhet.</p> <p>Kravet på inrapportering till Transportstyrelsen är en ytterligare 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 enligt beräkningen i konsekvensutredningen, detta förutsätter dock att all information finns tillgänglig utifrån tidigare arbetsinsatser.</p>	<p>Noteras</p> <p>TS kommer ta fram en vägledning som stöd till tillsynsansvariga samt anordna seminarium som riktar sig till dessa.</p> <p>TS har idag inget befintligt register för fritidsbåtshamnar eller hamnarnas avfallshanteringsplaner.</p> <p>Noteras.</p> <p>Vi avser inte att detaljreglera samrådsförfarandet. Finns heller inga direktivkrav om hur samrådet ska ske.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Det finns idag ingen information om hur inrapporteringen ska ske och hur Transportstyrelsen hanterar inkommen rapportering. I konsekvensutredningen nämns som ett alternativ till kommunens inrapportering att det skapas ett nationellt register över fritidsbåtshamnar i vilket informationen om namn och geografisk belägenhet mm 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. Transportstyrelsen borde dock ändå behöva ha något slags register för att kunna ta emot rapporter och rapportera sammanställningen till SSN. Inom andra områden har man infört centrala inrapporteringsregister, exempelvis Naturvårdsverkets avfallsregister för farligt avfall eller Svenska Miljörapporteringsportalen (SMP). Kommunen förordar att ett nationellt register skapas vilket även kan tjäna som underlag för en webbaserad tjänst om servicenivån i olika hamnar.</p> <p>Även vad gäller rapporteringsskyldighet av de fartyg med bruttodräktighet över 300 skulle alternativet kunna vara ett registerutdrag över berörda fritidsbåtshamnar.</p>	<p>Noteras. Vi har ännu inte bestämt hur inrapporteringen kan ske på bästa sätt, men det blir ingen form av register då detta medför formkrav, avgiftsfinansiering av användarna samt är tidskrävande att skapa.</p> <p>Noteras.</p>
Södertälje kommun		<p>Onödigt dröjsmål</p> <p>Transportstyrelsen har önskat förtydliga vad som avses med att en mottagningsanordning ska fungera ändamlsenligt och därför sitt förslag 2 kap. 4 § angett att "anordningar som ur funktion repareras utan onödigt dröjsmål."</p> <p>Vidare har Transportstyrelsen förtydligat vad som avses med en olägenhet och i 2 kap. 6 § föreslagit att "Två eller fler närliggande fritidsbåtshamnar får efter överenskommelse ha gemensamma mottagningsanordningar om det inte orsakar onödigt dröjsmål eller annan olägenhet för de fritidsbåtar som har behov av att lämna avfall till dessa hamnar." Av konsekvensutredningen framgår det att förslaget är till för att tydliggöra att "det inte får innebära att det tar väldigt lång tid."</p> <p>Miljönämnden ser att det, trots förtydligandet, fortfarande kan vara svårt att avgöra vad som ett onödigt dröjsmål, vad som räknas som extra tid samt vad som räknas som väldigt lång tid. Det vore önskvärt med en mer exakt definition. Det bör också tydliggöras om det t.ex. finns några sanktioner kopplade till att inte reparera anordningars funktion utan onödigt dröjsmål.</p> <p>Undantag enligt mottagningsdirektivets artikel 5.5 Föreskriften ska tillämpas svenska fritidsbåtshamnar, dvs. hamnar som huvudsakligen tar emot fritidsbåtar. Samtidigt framgår det av artikel 5.5 mottagningsdirektivet att: Små, icke-</p>	<p>Detta kommer beskrivas i vägledningen.</p> <p>Undantaget i art. 5.5. innebär att medlemsstater har möjlighet att undanta</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>kommersiella hamnar som kännetecknas av sällsynt eller lite trafik bestående enbart av fritidsbåtar får undantas från punkterna 1-4 om deras mottagningsanordningar hamn integrerade det avfallshanteringsystem som förvaltas av den relevanta kommunen eller den relevanta kommunens vägnar, och de medlemsstater där dessa hamnar belägna säkerställer att information om avfallshanteringsystemet görs tillgänglig för hamnanvändarna. Det vore önskvärt om Transportstyrelsen kunde förtydliga vad undantaget innebär, exempelvis om det endast är kravet på inrapportering till Safe Sea Net som undantas.</p> <p>Avgifter för mottagande av avfall Det vore önskvärt, för fritidsbåtshamnarnas skull, med en vägledning vad gäller hur fritidsbåthamnarna ska beräkna avgiften för mottagning och behandling av hushållsliknande avfall respektive toalettavfall.</p> <p>Vad gäller mottagning och behandling av hushållsliknande avfall behöver det förtydligas hur det förhåller sig till bestämmelserna 15 kap. 20 och 24 §§ miljöbalken (1998:808). I bestämmelserna framgår att varje kommun ansvarar för att kommunalt avfall inom kommunen behandlas. Om kommunen ska ansvara för en viss hantering av avfall, får den hanteringen inte utföras av någon annan än kommunen eller den som kommunen anlitar.</p> <p>Hushållsliknande avfall Begreppet hushållsavfall sedan tidigare ersatt med begreppet kommunalt avfall.</p> <p>Kommunernas rapportering till Transportstyrelsen Av förslagets 5 kap 2 § framgår det att en kommun som godkänt en plan ska så snart det är möjligt lämna information till Transportstyrelsen på det sätt Transportstyrelsen meddelar.</p> <p>Miljökontoret ser att det är bra med en löpande rapportering och önskar att Transportstyrelsen undersöker möjligheten att rapporteringen ska kunna ske genom någon form av e-tjänst för att underlätta för kommunerna.</p>	<p>fritidsbåtshamnar från krav på avfallshanteringsplan, offentliggörande av uppgifter, inrapportering av uppgifter i SSN mm. Vi anser att endast undantag ska göras vad avser inrapportering av uppgifter till SSN. Eftersom det är TS uppgift att sköta inrapporteringen (9 kap. 17 § förordningen) finns inte bestämmelser om detta i föreskrifterna.</p> <p>Det kommer beskrivas närmare i vägledningen hur man kan göra en sådan beräkning.</p> <p>Förtydligande har införts i allmänna rådet till 2 kap. 2 §. Kommunen ansvarar alltså för behandlingen av hushållsliknande avfall som tagits emot av en mottagningsanordning.</p> <p>"Hushållsliknande avfall" är det som bäst förklarar avfallstypen. Vi har infört ett förtydligande i det allmänna rådet till 2 kap. 2 § samt en vägledning kommer att tas fram. Det finns krav på att hamnen ska leva upp till avfallsförordningens krav med allt vad det innebär och vi avser inte att återupprepa dessa krav.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Revidering av planen</p> <p>Miljökontoret ser positivt på att Transportstyrelsen beaktat behovet av en handläggningstid och tycker att minst två månader är en bra utgångspunkt. Miljökontoret tycker även att det kan förtydligas att om inga betydande förändringar har ägt rum under den femårsperioden får det förnyade godkännandet bestå av en validering av de befintliga planerna, enlighet med artikel 5.4 mottagningsdirektivet</p> <p>Övrigt</p> <p>Handläggningstiden för granskning och godkännande av plan för mottagning och hantering av avfall bedöms kunna inrymmas i den ordinarie tillsynen som fritidsbåtshamnarna betalar en fast årlig avgift för. I de fall miljönämndens tillsyn vid handläggning av ärendet överskrider den redan betalade avgiften kan överskjutande del av handläggningstiden debiteras med timavgift. Eftersom planerna ska uppdateras senast var 5:e kommer detta vara ett återkommande arbete. Även den tid som går åt för rapportering till Transportstyrelsen behöver medräknas i granskningen och godkännandet av planerna för mottagning och hantering av avfall. Vid behov kan taxan komma att ses över.</p> <p>Ekonomiska konsekvenser och finansiering</p> <p>Förslaget medför inga ekonomiska konsekvenser.</p>	<p>Noteras. Vi har ännu inte bestämt hur inrapporteringen kan ske på bästa sätt.</p> <p>Det är upp till varje kommun att bestämma hur godkännande sker. Har inga förändringar skett så kan godkännandet ske genom en validering, inom revideringsförfarandet.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p>
Havs- och vattenmyndigheten		<p>HaV ser positivt på att 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 som innefattar ändringar.</p> <p>HaV ser även positivt på att den nya definitionen för fritidsbåtshamn flyttas till förordningen och förtydligas så att det blir lättare för både hamnar, fritidsbåtsägare och tillsynsmyndighet att veta vilka som omfattas av reglerna.</p>	<p>Noteras.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>HaV välkomnar att föreskrifterna kan leda till ytterligare harmonisering av mottagning av avfall från fritidsbåtar mellan medlemsländerna och särskilt Östersjöländerna. Då detta har visat skilja sig avsevärt åt tidigare.</p> <p>Myndigheten ser det också som värdefullt att föreskriften uppdateras med att en fritidsbåtshamn som även normalt anlöps av andra fartyg än fritidsbåtar vid behov även ska kunna ta emot dessa fartygsavfall, som exempelvis passivt uppfiskat avfall. Myndigheten anser dock att det är viktigt att fritidsbåtshamn som kan finansiera dessa extra mottagningsanordningar genom att ta ut en indirekt avgift för kostnaden från fartygen utreds, så att inte avgiften leder till att mindre mängd passivt uppfiskat avfall tas i land. Likaså gäller ändringen att fritidsbåtshamn ges möjlighet att i viss utsträckning ta ut en särskild avgift för mottagning och behandling av toalettavfall från fritidsbåtar.</p> <p>Generella synpunkter</p> <p>HaV arbetar för bevarande och hållbart nyttjande av Sveriges havs- och vattenområden och för att uppnå god miljöstatus enligt EU:s havsmiljödirektiv. Sveriges havsområden är utsatta för varierande former av miljöpåverkan, där marint skräp är en utav flera belastningar. Detta sammanfattas till exempel i HaV:s senaste bedömning av miljötillståndet för Nordsjön och Östersjön och som visar på att god miljöstatus för havet inte kommer att nås inom en överskådlig framtid. Ett verktyg för att nå god miljöstatus för havet är åtgärdsprogrammet för havsmiljön, som bland annat innehåller åtgärder mot marint skräp, varav en åtgärd är att främja en effektiv och hållbar insamling och mottagning av förlorade fiskeredskap, samt förebygga nya förluster av redskap. Det är därför bra att Transportstyrelsen ändrar regleringen så att den ytterligare motverkar tillförsel av skräp till havs- och vattenområden.</p> <p>HaV har under flera projekt byggt upp expertkunskap om marint skräp och förlorade fiskeredskap som även innefattar kunskaper om insamling och återvinning, vilket var en av anledningarna till att HaV 2019 fick i uppdrag av regeringen att utreda och lämna de författningsförslag som krävs för att genomföra kraven på fiskeredskap i engångsplastdirektivet (2019:904). Direktivet innefattar även krav på att producenter av fiskeredskap som innehåller plast ska täcka kostnaderna för den separata insamlingen av uttjänta fiskeredskap som innehåller plast och som har lämnats in till lämpliga mottagningsanordningar i hamn i enlighet med mottagningsdirektivet.</p> <p>Detaljerade synpunkter</p> <p>Att det införs krav på att fritidsbåtshamn ska ha mottagningsanordningar som inkluderar passivt uppfiskat avfall är gynnsamt för havsmiljön. Myndigheten vill däremot påpeka att</p>	<p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Kravet på att en fritidsbåtshamn ska ha mottagningsanordningar för avfall från andra fartyg än fritidsbåtar kommer strykas då det skapar förvirring om var gränsen</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>passivt uppfiskat avfall bör sorteras, vid alla mottagningsanläggningar, så att uppfiskade förlorade fiskeredskap kan lämnas till en producentorganisation för fiskeredskap som avses i förordningen (2021:1001) om producentansvar för fiskeredskap.</p> <p>Denna separata insamling av passivt uppfiskade fiskeredskap bör inte medföra oskäligen ekonomiska kostnader för hamn eller producentorganisation. I 26 § och 30 § i förordning (2021:1001) om producentansvar för fiskeredskap anges att producentansvarsorganisation för fiskeredskap från 2025 ska betala en avgift som ska täcka kommunens kostnader för att transportera bort avfall som utgörs av fiskeredskap från en sådan mottagningsanordning som avses i 3 kap. För ytterligare detaljer hänvisar HaV till tidigare remissvar HaV dnr 4582–21 Promemorian Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg.</p> <p>Dessutom anser HaV att kostnader för fiskare att lämna iland passivt uppfiskat avfall bör hållas på så låga nivåer som möjligt eller att hamnen bör genomföra kostnadstäckning för detta på annat sätt i verksamheten. För att motverka ekonomiska incitament att återföra avfallet till den akvatiska miljön.</p>	<p>mellan en fritidsbåtshamn och en fiskebåtshamn går.</p> <p>Vi kommer ta bort 2 kap. 3 § för att undvika missförstånd och för att tydliggöra att en fritidsbåtshamn endast är skyldig att kunna ta emot avfall från andra typer av fartyg om dessa inte tillhör en fiskebåtshamn eller handels- och industrihamn, vilket definieras i föreskriften som ersätter SJÖFS 2001:12. Om det på samma plats ligger både fiskebåtar och fritidsbåtar, så utgör detta två olika hamnar, en fritidsbåtshamn respektive en fiskehamn, vilka omfattas av olika regelverk. I det fall en fiskehamn omfattas av undantag från att ha mottagningsanordningar i nytrycket av SJÖFS 2001:12, kan det bli aktuellt för fritidsbåtshamn att ta emot enstaka fiskebåtars avfall. Vi kommer även förtydliga detta i 2 kap. 2 §.</p>
Nacka kommun	2 kap. 2 §	<p>Nacka kommun ser överlag positivt på att det finns tydliga regler kring mottagning av avfall från hamnar för att minska avfallet i havet och uppnå en förbättrad havsmiljö. Nacka kommun anser dock att definitionen av fritidsbåtshamn är problematisk om även väldigt små bryggföreningar skulle omfattas av regelverket. Det skulle vara kostnads- och resurskrävande för många små bryggföreningar att följa samma regelverk som för större fritidsbåtshamnar. Förslagen så som de är utformade skulle även innebära mer inventerings- och tillsynsarbete för de kommunala tillsynsmyndigheterna i och med att kommunerna tar över tillsynsansvaret över fritidsbåtshamnarna från Transportstyrelsen den 1 maj 2023. Om förslagen genomförs måste tillsynsmyndigheterna få vägledning i god tid.</p> <p>Nacka kommun lämnar följande synpunkter på de specifika delarna av förslaget.</p> <p>2 kap. 2 § Mottagningsanordningar för avfall ska finnas i fritidsbåtshamnar för att tillgodose behovet av avfallsavlämning från de fritidsbåtar som normalt anlöper hamnen</p>	<p>Noteras.</p> <p>Denna möjlighet kommer finnas i föreskriften genom 2:2, 2:6 och 5:4.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	5 kap. 5 kap. 4 §	<p>Nacka kommun anser att mottagning för toalettavfall inte bör vara ett krav för alla fritidsbåtshamnar. I dag finns fungerande lösningar där fritidsbåtshamnar samverkar, till exempel delar närbelägna hamnar på en tömningsstation. Så är ofta fallet om mindre hamnar ligger nära en större hamn där det finns tömningsstation. Det skulle krävas stora resurser för att tömma stationerna om varje hamn, även mindre, hade en egen tömningsstation. Det borde däremot finnas en tömningsstation för toalettavfall på varje sjömack såsom i Finland. Båtagare kan då tömma toalettanken på samma gång som man fyller drivmedelstanken.</p> <p>5 kap. Planer för mottagning och hantering av avfall (1-3, 6, 8-9 §§) Nacka kommun anser inte att det är den bästa miljönyttan att varje plan ska anmälas, då det skulle krävas stora resurser från de kommunala miljökontoren. Nacka kommun anser inte heller att varje plan ska revideras och godkännas på nytt med högst 5 års mellanrum. Hamnarna kan istället ha planen som en del i sin egenkontroll, med genomgång exempelvis en gång per år och uppdatera vid behov. Planen bör ingå i tillsynen tillsammans med egenkontrollen i sin helhet och kunna visas upp vid begäran från tillsynen.</p> <p>5 kap. 4 § En fritidsbåtshamn som har identifierat att det inte föreligger något behov av avfallsavlämning för båtar som normalt anlöper hamnen ska redogöra för detta i sin plan. Denna bestämmelse skulle kunna förtydligas om vad det innebär att "det inte föreligger något behov". Exempelvis genom en tydligare skrivning i paragrafen eller i ett allmänt råd.</p>	<p>Dessa krav kommer från direktivet och om vi inte inför dem i föreskriften går vi emot gemenskapsrätten.</p> <p>Detta kommer beskrivas i vägledningen.</p>
Kungsbacka kommun		<p>Kommunen anser att de förslag till förändringar av föreskrifter och allmänna råd som remissen anger i huvudsak är bra och relevanta. Kommunen anser dock att det finns behov av förtydliganden kring regelverket, bland annat för vilka verksamheter de gäller och hur kommunen som tillsynsmyndighet ska hantera och bedriva tillsyn och uppföljning kring regelverkets efterlevnad.</p> <p>Kommunens inställning i detalj För att kommunen ska kunna utföra tillsyn av avfallshanteringen och kontrollera samt godkänna fritidsbåtshamnarnas planer avseende avfallsmottagning måste det tydligt framgå vilka hamnar som kan komma att omfattas av de nya reglerna samt vad som ska kontrolleras. Likaså behövs förtydliganden kring utformningsvillkor för avfallshanteringsplaner för att möjliggöra en bedömning av godkännande från tillsynsmyndigheten. Respektive synpunkt nedan följer Transportstyrelsens kapitelindelning.</p>	<p>TS kommer ta fram en vägledning som stöd till tillsynsansvariga samt anordna seminarium som riktar sig till dessa.</p> <p>Definitionen av hamn/fritidsbåtshamn ligger utanför denna föreskrift och anges i FÅFF. Vägledningen kommer beskriva mer vad de olika kraven innebär.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>1 kapitlet: Inledande bestämmelser – 2 § Definitioner Fritidsbåtshamn, tydlig definition bör göras av vad, vilka typer av hamnar, som i det här fallet ska ingå i begreppet fritidsbåtshamn. Exempelvis antal båtplatser. Detta för att det inte ska råda tveksamheter för såväl tillsynsmyndigheter som fritidsbåtshamnar vilka som ska omfattas av regelverket.</p> <p>4 kapitlet: Avgifter för mottagande av avfall 2 § och 3 § Kommunen anser att det behövs ett förtydligande kring om och hur tillsynsmyndigheten, i detta fall kommunerna, ska kontrollera att detta följs.</p> <p>5 kapitlet: Planer för mottagning och hantering av avfall Kommunen ser behov av ett förtydligande av hur kommuner som tillsynsmyndighet ska godkänna planer för mottagning och hantering av avfall från fritidsbåtar.</p> <p>3 § och 7 § punkt 5. Kommunen anser att föreskrifterna behöver kompletteras med en enhet gällande bruttodräktighet för att undvika missförstånd.</p> <p>Revidering av planen för mottagning och hantering av avfall 8 § Beroende på om mindre hamnar med få båtplatser också ska omfattas av kraven borde denna paragraf omformuleras, till att de mindre hamnarna ska revidera planen mer sällan om inte behovet väsentligt har ändrats. Kommunen bedömer inte att små hamnar har behov av att revidera planerna så ofta som var 5:e år och om dessas planer ska revideras så ofta skulle det innebära mer administration både för dessa hamnar samt för tillsynsmyndighet utan att reellt behov föreligger. Det riskerar att öka den administrativa bördan för verksamhetsutövare och tillsynsmyndighet.</p> <p>9 § Kommunen anser att två månader kan vara för kort tid för tillsynsmyndigheten. Under sommarperioden då det periodvis är lägre bemanningsgrad kan det vara svårt att handlägga reviderade planer inom föreslagen tid. En period på tre månader hade varit att föredra om tanken är att tillsynsmyndigheten ska godkänna planerna innan de föregående har löpt ut.</p>	<p>Definitionen av hamn/fritidsbåtshamn ligger utanför denna föreskrift och anges i FÄFF.</p> <p>Detta kommer beskrivas i vägledningen.</p> <p>Detta kommer beskrivas i vägledningen.</p> <p>Bruttodräktighet är ett enhetslöst jämförelsetal som anges för att ange storleken av ett fartygs totala inneslutna volym.</p> <p>Alla fritidsbåtshamnar som har krav på att ha mottagningsanordning enligt förordningen ska ha en plan och revideringskraven gäller lika oavsett storlek på hamnen. Att ha längre tidsintervall än fem år strider mot direktivet och är därför inte möjligt.</p> <p>Noteras. Vi anser att två månader bör räcka och har inte fått indikationer som tyder på att det är för kort tid.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Östhammars kommun		<p>Förslag till yttrande</p> <p>Östhammars kommun avstår att lämna synpunkter avseende förslaget till föreskriftstext. Däremot ställer sig inte Östhammars kommun bakom förslaget till tidpunkt för ikraftträdandet som föreslås till den 1 maj 2023.</p> <p>I dag saknas förutsättningar att leva upp till nya föreskrifterna. Då flera åtgärder för mottagning av avfall krävs men även framtagande av plan för mottagning och hantering av avfall samt troligen även en avtalsjustering med de entreprenörer som driver hamnarna idag kommer det inte vara möjligt för verksamheten att genomföra åtgärderna till 1 maj 2023.</p> <p>Tekniska utskottet ger förvaltningen i uppdrag att utreda och rusta för de nya föreskrifterna.</p> <p>Ärendebeskrivning</p> <p>EU:s direktiv om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg har ersatts av ett nytt direktiv. Direktiv måste införlivas i svensk rätt, vilket sker i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg och i Transportstyrelsens föreskrifter. Anledningen till revideringen är bl.a. att det finns behov av att harmonisera direktivet med de internationella bestämmelserna om förbud att släppa ut avfall från fartyg till havs samt behov att ytterligare stärka regelverket för att komma åt problemet med marint skräp och öka den faktiska tillgången på mottagningsanordningar inom medlemsstaternas hamnar. Utredningar som ligger till grund för ändring 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 inkluderats tydligare i det nya direktivet.</p> <p>Utifrån nya direktivet har Transportstyrelsen tagit fram förslag på nya föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar samt konsekvensbeskrivning. Möjlighet finns att lämna synpunkter fram till 8 mars.</p> <p>Pga. kort remisstid har tjänstepersoner från berörda verksamheter inte hunnit gå igenom materialet i detalj. Tex. har verksamhet "Kultur & Fritid" som är ansvarig för våra fritidsbåtshamnar inte haft tid att ta del av förslaget. Förslaget är därför granskat utifrån ett hämtningsperspektiv av avfall men med ambition att även försöka bevaka övriga verksameters intressen och perspektiv.</p> <p>Förändringar mot nuvarande föreskrifter</p> <p>De stora förändringar är framförallt att definitionen för vad som ska anses vara en fritidsbåtshamn ändras och anges i förordningen. I föreskriften anges att en fritidsbåtshamn är en hamn som huvudsakligen tar emot fritidsbåtar. Den andra stora förändringen är att</p>	<p>Ikraftträdandet av denna föreskrift är avhängig ikraftträdandet av LÄFF och FÄFF, vilka träder i kraft 1 maj 2023, och har därför en snäv tidsram.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>kommunerna övertar tillsynsansvaret från Transportstyrelsen för fritidsbåtshamnarnas mottagning och hantering av avfall. Det innebär att nämnden för tillsyn får ett nytt tillsynsansvar. Ytterligare en förändring är att de tidigare avfallshanteringsplanerna numera benämns plan för mottagning och hantering av avfall och måste vara godkända av kommunen och inte endast upprättade som tidigare. De fritidsbåtshamnar som kommunen äger men även övriga fritidsbåtshamnar i kommun måste därmed ha godkända planer för hamnarna. Avfallshanteringsplan för Öregrund och Östhammars hamn saknas idag. Ytterligare exempel på förändringar som påverkar kommunens fritidsbåtshamnar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det införs krav på att en kommun som har godkänt en plan ska lämna information om hamnens namn och geografiska belägenhet till Transportstyrelsen • Det införs krav på att mottagningsanordningarna ska fungera <i>kländerfritt</i> och vid behov repareras utan onödigt dröjsmål. • Det tydliggörs att varje mottagningsanordning ska ha tillräcklig kapacitet. • Fritidsbåtshamnar ges möjlighet att ta ut en särskild avgift för mottagning och behandling av toalettavfall från fritidsbåtar. • Information från planerna ska offentliggöras samt tillhandahållas på engelska om det är relevant. • En fritidsbåtshamn som normalt anlöps även av andra fartyg än fritidsbåtar ska även ta emot dessa fartygs avfall. 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. <ul style="list-style-type: none"> ○ Idag finns mottagningsanordningar från gästande fritidsbåtar men med begränsning av fraktioner men det saknas mottagningsanordningar för flera fraktioner och avfall från de större fartygen som tex angör Öregrunds hamn. ○ Utredning av mottagning kan förslagsvis integreras i arbetet med övrig avfallshantering i Öregrunds hamn. • Det införs krav på att fritidsbåtshamnar som tar emot fartyg med en bruttodräktighet över 300 registerton ska ange detta i sin plan och att kommunerna ska lämna information till Transportstyrelsen om dessa hamnar. <ul style="list-style-type: none"> ○ Öregrunds hamn tar tex. emot M/S Baltica som har en bruttodräktighet på 856 registerton. 	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<ul style="list-style-type: none"> • Det införs krav att vid revidering av plan ska den lämnas till kommunen minst 2 månader innan föregående plan har löpt ut. • Det införs krav på säkerhetsåtgärder för att förhindra att avfall vid avlämning och mottagning kommer ut i vattnet eller på land. <ul style="list-style-type: none"> ○ Kravet har inte tidigare funnits. <p>Vid granskning görs bedömningen att förslaget inte försvårar hämtning och borttransport av avfall i allt för stor utsträckning. Mindre justeringar behöver ske men utifrån nuvarande hämtningsmöjligheter borde det gå att ställa om och anpassa även vid fluktuationer i materialmängder och fraktioner. Förslaget till nya föreskrifterna och allmänna råd går i linje med det förslag till ny avfallsplan för Östhammars kommun.</p> <p>De större utmaningarna kommer troligen vara att tillhandahålla mottagningsanordningar som säkerställer att nedskräpning inte sker men som även ska fungera kländerfritt och vara dimensionerade till avfallsfraktioner och skiftande mängder, både från fritidsbåtar men även större fartyg.</p>	<p>Noteras.</p>