

Datum
2015-10-08Dnr/Beteckning
TSG 2015-1150Ert datum
2015-06-29Er beteckning
M2015/1539/S

Kopia till

niclas.damm@regeringskansliet.se

Miljö- och energidepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

m.registrator@regeringskansliet.se

Slutbetänkande av miljömyndighetsutredningen "Vägar till effektivare miljöarbete" SOU 2015:43

Transportstyrelsens synpunkter

Avsnitt 11.1 – Miljömålen i myndighetsstyrningen

Transportstyrelsen anser att uppgiften att verka för att generationsmålet och miljö kvalitetsmålen nås bör finnas kvar i myndigheternas instruktioner.

Däremot anser vi att denna uppgift behöver kompletteras med verksamhetsanpassade uppdrag, i myndigheternas instruktion, regleringsbrev eller som separata regeringsuppdrag. Det är en fördel att behålla nuvarande generella uppdrag eftersom det minskar risken att viktigt arbete utanför de verksamhetsanpassade uppdragen inte blir utfört.

Transportstyrelsen anser att det är av värde att myndigheter får tydliga mål inom miljöområdet, på motsvarande sätt som Transportstyrelsen – som i likhet med övriga transportmyndigheter – har att förhålla sig till de transportpolitiska målen¹. Det transportpolitiska hänsynsmålet om miljö och hälsa är konkretiserat i två preciseringar som hänvisar till miljö kvalitetsmålen. Enligt preciseringarna ska transportsektorn bl.a. arbeta för stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet, brutet fossilberoende och en fossilberoende fordonsflotta.

Preciseringarna förtydligas genom ett antal prioriterade områden: utsläpp av koldioxid och partiklar, den internationella sjöfartens utsläpp av kväveoxider, trafikbuller samt påverkan på biologisk mångfald. De mål som berörs är Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, God bebyggd miljö samt Ett rikt växt- och djurliv.

¹ Mål för framtidens resor och transporter. Proposition 2008/09:93.

Transportstyrelsen anser att prioritering av mål och arbetsuppgifter för transportsektorn därmed är definierat på liknande sätt som utredningens beskrivning av Energimyndighetens mål. Andra myndigheters uppdrag inom miljöområdet bör kunna förtydligas på liknande sätt.

Utredningen anser att meningen ”vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling” ska kvarstå i instruktionen för myndigheter med ansvar i miljömålssystemet. Transportstyrelsen föreslår att denna mening tas bort eller preciseras då vi anser att denna mening inte är tydlig nog för att klargöra myndigheternas uppdrag. Vi menar att nuvarande regeringsuppdrag (M2015/2633/Mm) om att ta fram en intern åtgärdsplan för miljöarbetet är tillräckligt.

Vi delar inte utredningens förslag om att i myndighetsförordningen skriva in att myndigheterna ska främja en hållbar utveckling och bidra till generationsmålet och miljö kvalitetsmålen. Vi menar – till skillnad från utredningen – att det inte tydliggör uppdraget att arbeta för de nationella miljö kvalitetsmålen. Vi anser att nuvarande krav i förordningen om att myndigheterna ska ha ett miljöledningssystem är tillräckligt, eftersom kravet träffar huvuddelen av myndigheterna. Miljöledningssystemet ska nämligen omfatta både direkta miljö aspekter liksom indirekta miljö aspekter. Detta innebär att uppdraget att arbeta med miljö frågor täcker in hela verksamheten för de myndigheter som omfattas av miljöledningsförordningen, och att miljö arbetet ska kopplas till miljö kvalitetsmålen. Naturvårdsverket har här en viktig uppgift i att vägleda myndigheterna i deras arbete i synnerhet med de indirekta miljö aspekterna, och att beskriva kopplingen till de nationella miljö kvalitetsmålen.

Avsnitt 11.2 – Uppföljning, utvärdering och resultatredovisning inom miljömålssystemet

För att förbättra myndigheternas återrapportering och analys av bidrag till måloppfyllnad, föreslår Transportstyrelsen följande skrivning i instruktionen till myndigheter med särskilt ansvar i miljömålssystemet:

”Myndigheten ska i årsredovisningen redovisa vad som har gjorts för att nå relevanta miljö kvalitetsmål, samt hur detta har bidragit till att nå målen.”

Transportstyrelsen anser att redovisning av i vilken utsträckning generationsmålet och miljö kvalitetsmålen är uppfyllda, även i fortsättningen bör göras av miljömålsansvariga myndigheter i den årliga uppföljningen av miljö kvalitetsmålen.

Vi anser inte att uppgiften att redovisa fördjupad utvärdering ska utgå ur Naturvårdsverkets instruktion. Den fördjupade utvärderingen innehåller

omfattande analyser och bedömningar av målen. Vi ser inte att en funktion utanför miljömålssystemet kan göra en likvärdig analys. Däremot anser vi att den fördjupade utvärderingen bör kompletteras med en regelbunden oberoende utvärdering av effekterna av miljöarbetet, genomförd av t.ex. Statskontoret eller Formas.

Avsnitt 11.4 - En ny myndighet för tillståndsprövning, tillsyn och tillsynsvägledning

Om regeringen har för avsikt att inrätta en ny myndighet så bör erfarenheter tas till vara från omregleringen av transportsektorn då Transportstyrelsen idag har ansvaret för regelgivning, tillstånd, tillsyn och registerhållning inom transportmarknaden.

Tillsyn

Transportstyrelsen anser att tillsynen avseende användningen av marina bränslen och utrustning som innehåller fluorerade växthusgaser och ozonnedbrytande ämnen även fortsatt bör utföras av Transportstyrelsen.

Utredningens förslag att en ny myndighet ska inrättas med huvuduppgift att bevilja tillstånd enligt kapitlen 9, 11, 13–15 i miljöbalken och att myndigheten på sikt även ska bedriva tillsyn inom dessa områden samt svara för tillsynsvägledning till kommunerna, berör Transportstyrelsens sjöfartstillsyn.

Vi anser att tillsynen avseende användningen av marina bränslen och utrustning som innehåller fluorerade växthusgaser och ozonnedbrytande ämnen även fortsatt bör utföras av Transportstyrelsen. Detta då denna tillsyn ligger i linje med Transportstyrelsens tillsynsansvar gällande fartyg, liksom myndighetens övriga ansvar för tillståndsgivning och regelgivning gällande fartyg. Transportstyrelsens fartygsinspektörer har också den kompetens och erfarenhet som krävs för att utöva tillsyn ombord på fartyg.

Transportstyrelsen deltar i den internationella tillsynssamverkan (Paris MoU, EMSA) samt i det internationella regelutvecklingsarbetet (IMO, EU.) Det finns därmed goda skäl att anta att stora synergivinster uppnås genom att all tillsyn av fartyg utförs av en myndighet. Framförallt underlättar det för tillsynsobjektet att ha en tillsynsmyndighet, istället för flera.

Ovanstående gäller även för tillsynsområdet avfallsmottagning i hamnar där Transportstyrelsen enligt SJÖFS 2001:12 och SJÖFS 2001:13 är ansvarig tillsynsmyndighet.

Bland de fördelar med en ny miljötillsynsmyndighet som lyfts fram i förslaget nämns bl. a. att många företag gärna ser en ökad tillsyn och att den ska bli mer effektiv samt likvärdig över landet. Detta skulle dock kunna

åstadkommas även med nuvarande ordning med flera miljötillsynsmyndigheter. Tillsammans kan de t.ex. skapa nationella tillsynsvägledning, riktlinjer och rekommendationer som ger alla miljötillsynsmyndigheter gemensamma ramar som främjar rättssäkerhet och likabehandling.

Tillståndsprovning

Transportstyrelsen anser att om den nya myndigheten ska ta över tillståndsprovningen enligt miljöbalken så bör det klargöras var avvägningar mellan ex miljöpolitiska och transportpolitiska mål ska göras.

Vidare vill vi nämna att i det fall den nya miljömyndigheten får ta över tillståndsprovningen enligt miljöbalken av A-verksamheter kommer detta att även omfatta flygplatser med en banlängd över 1200 meter vilka idag tillståndsprovras av Mark- och miljödomstolen. Det är viktigt att den nya myndigheten i sådana fall ges ett bredare uppdrag, och inte bara får i uppdrag att tillvarata olika miljöintressen. Vid tillståndsprovningar av flygplatser, och andra liknande verksamheter, krävs en sammanvägning av olika samhällsintressen och politiska mål.

Myndigheten gör därmed avvägningar mellan ex miljöpolitiska mål och transportpolitiska mål om ex. tillgänglighet och säkerhet. Detta gäller även för hamnar i det fall det är tänkt att den nya myndigheten också ska genomföra miljöprovningar av hamnar.

Avsnitt 11.6 Miljöforskningens tillgänglighet

Transportstyrelsen anser att utredningen bör tydliggöra för vem och hur forskningen ska tillgängliggöras och föreslår en central portal att kunna vända sig till. Transportstyrelsen anser även att det finns ett behov av att klargöra vad som faller inom området "miljöforskning".

Utredningen föreslår att Formas ska få en ny uppgift att vetenskapligt utvärdera tillämpad och ny forskning inom miljöområdet. Transportstyrelsen delar uppfattningen att miljöforskning behöver tillgängliggöras och att det även finns ett behov gällande stöd för hur forskningen kan tillämpas i praktiskt miljöarbete. Det är dock oklart i utredningens förslag för vem och hur forskningen tillgängliggörs genom att Formas ges en uppgift att utvärdera tillämpad och ny forskning. Mycket av den forskning som bedrivs idag publiceras i vetenskapliga tidskrifter med granskningsförfarande av utomstående experter, på så sätt upprätthålls en kvalitet på forskningen. Det finns däremot ett stort behov av att samla resultat av miljöforskning och ge andra myndigheter, allmänhet och forskare en möjlighet att vända sig till en *central portal* för miljöforskning samt att få stöd i dess praktiska tillämpning. Formas kan vara rätt myndighet för att

vara en sådan portal. Det bör dock uppmärksammas att det även finns behov att diskutera vad som faller inom ”miljöforskning” och vad som är annan forskning, till exempel forskning rörande bränslen och energieffektivitet kan ses som både miljöforskning och som teknik forskning.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef Ingrid Cherfils, avdelningschef Birgitta Hermansson och utredare Camilla Pettersson, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef