



PM 2011:158 RVI (Dnr 001-1600/2011)

Naturvårdsverkets rapport om Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar

Remiss från Miljödepartementet

Remisstid 31 oktober 2011

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Naturvårdsverkets rapport om Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar" hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Antalet uttjänta fritidsbåtar beräknas öka de kommande åren. Med anledning av det har regeringen uppdragit åt Naturvårdsverket att föreslå ett system för att förhindra uppkomsten av och bemöta problemet med nedskräpande fritidsbåtar. Uppdraget utvidgades även till att innefatta ett förslag till producentansvar för fritidsbåtar.

Naturvårdsverket föreslår i sin rapport att det ska införas ett producentansvar för fritidsbåtar i Sverige, att Sverige på EU-nivå ska driva frågan om ett gemensamt producentansvar, att det ska inrättas ett obligatoriskt fritidsbåtsregister samt att lagen om flyttning av fordon ändras så att den också omfattar fritidsbåtar.

Rapporten kan läsas på följande länk:

<http://www.naturvardsverket.se/upload/20-om-naturvardsverket/yttranden/2011/Vad-kan-man-gora-at-overgivna-fritidsbatar/RU-Nedskrapande-och-uttjanta-fritidsbatar.pdf>

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholm Vatten AB samt Stockholms Hamn AB.

Stadsledningskontoret stödjer förslaget att införa ett producentansvar samt att denna fråga även drivs på EU-nivå, men är tveksam till att ett båtregister står i paritet till kostnad och miljönytta samt att en förändrad lagstiftning kring fordonsflytt skulle öka kommunens möjligheter att erhålla ekonomisk kompensation utöver de möjligheter som ges idag.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till förslagen att införa ett producentansvar, att denna fråga även ska drivas på EU-nivå samt att utvidga möjligheten för kommunerna att omhänderta övergivna fritidsbåtar. Nämnden avvisar dock förslaget om ett införande av fritidsbåtsregister.

Trafik- och renhållningsnämnden är positiv till inrättandet av ett producentansvar samt att frågan drivs i EU, avvaktande till ett fritidsbåtsregister och negativ till ett införlivande av båtar som fordon enligt lagen om flyttning av fordon.

Stockholm Vatten AB instämmer i rapportens samtliga förslag till åtgärder men anser att definitionen av fritidsbåtar bör göras mer omfattande än förslaget. Bolaget anser också att kommunerna bör vara skyldiga att skyndsamt omhänderta båtvrak, särskilt om risk för miljöskada föreligger.

Stockholms Hamn AB anser att det är viktigt ur bland annat miljöhänseende att kommunerna ges effektiva verktyg som möjliggör att snabbt och enkelt hantera vrak. Bolaget har tagit fram en obligatorisk P&I-försäkring som täcker kostnader för borttagning av vrak samt sanering av utsläpp och anser att en överföring av kostnaderna för upphuggning av skutorna till nuvarande producenter bedöms som oskäligt och att det därför bör övervägas om producentansvaret endast ska gälla för fartyg som är tillverkade efter ett visst årtal. Bolaget anser att förslaget att ge kommunerna utvidgad möjlighet att omhänderta vrak är positivt, men framhåller att den föreslagna regeln ger kommunen rätt att utan underrättelse flytta vrak och att kommunen därför bör åläggas att anmäla förändringen till skepps-/båtregistret.

Mina synpunkter

Lyckligtvis får problemen med övergivna och nedskräpande fritidsbåtar i dagsläget betraktas som ringa. Av Naturvårdsverkets rapport följer däremot att problemen mycket väl kan bli större inom en snar framtid, varför regeringens initiativ att vidta förebyggande åtgärder välkomnas.

Införandet av ett producentansvar enligt principen förorenaren betalar förefaller, som samtliga stadens remissinstanser konstaterat, därför rimligt. Liksom miljö- och hälsoskyddsnämnden vill jag också framhålla att en modell baserad på systemen i Frankrike och Finland framstår som en väl avvägd lösning, men att detta liksom i dessa länder bör ske i nära dialog med båtproducenter och andra relevanta organisationer.

Stockholms Hamn AB lyfter frågan att många båtar tillverkades för ett stort antal år sedan, varför det finns goda grunder för att anta att tillverkarna ej bedriver verksamhet längre och således ej bidrar med medel till en återvinningsfond. En överföring av kostnaderna för upphuggning av skutorna till nuvarande producenter bedöms därför av bolaget som oskäligt. Synpunkten vittnar om de svåra gränsdragningsproblem som uppstår vid introducerandet av dylika system och jag vill därför för egen del framhålla att det är av yttersta vikt att systemet för producentansvar blir så tydligt, effektivt och rättvist som möjligt.

Jag instämmer även likt flera av stadens remissinstanser i att Sverige bör driva frågan om ett gemensamt producentansvar på EU-nivå, för att skapa så lika förutsättningar som möjligt för såväl producenter av fritidsbåtar som omhändertagandet av uttjänta fritidsbåtar inom unionen.

När det kommer till förslaget om ett obligatoriskt fritidsbåtsregister konstaterar jag att det obligatoriska båtregistret som tidigare fanns i Sverige avskaffades med hänvisning till att nyttan inte stod i proportion till varken kostnaderna eller integritetsintrånget. Ett flertal av remissinstanserna är också kritiska till detta förslag. Att återinföra ett sådant register skulle mot bakgrund av det ovan sagda sålunda vara varken kostnadseffektivt, behövligt eller rimligt. Jag avstyrker därför med bestämd-

het detta förslag och noterar och välkomnar därmed också regeringens besked i höst-budgeten att ett register för fritidsbåtar inte kommer komma på fråga.

Gällande förslaget att möjliggöra för kommuner att flytta övergivna och nedskräpande fritidsbåtar delar jag miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning att det är problematiskt att kommunen inte har rätt att vidta åtgärder för det fall en övergiven båt utgör risker för miljön eller människors hälsa. Jag instämmer därför i nämndens slutsats att en sådan möjlighet bör införas så att dessa problem kan undvikas i framtiden.

Jag instämmer även i trafik- och renhållningsnämndens synpunkt att en sådan lagstiftning rent systematiskt inte lämpligen hör hemma i trafikförfattningarna, eftersom det i övrigt görs en författningsmässig distinktion mellan trafik och sjöfart.

Genom Förordning (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske ges redan idag möjlighet för Sjöfartsverket att under vissa förutsättningar avlägsna fartyg eller fartygsvrak. En mer rimlig ordning vore därför att inordna möjligheten för kommuner att omhänderta nedskräpande eller övergivna fritidsbåtar antingen under denna förordning eller i en egen författning i analogi med lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Jag vill därtill framhålla att detta bör formuleras som en möjlighet för kommunerna att ingripa, inte en skyldighet, eftersom en skyldighetsformulering i större utsträckning skulle kunna innebära en gränsdragningsproblematik kring när kommunens skyldighet inträder. Det skulle kunna ge upphov till situationer där kommunen ingriper i onödan, till förfång för såväl kommunen som för den enskilde båtägaren. Dessutom torde de negativa miljökonsekvenser och kostnader som därmed följer av att lämna en uppenbart övergiven båt utan åtgärd vara incitament nog för kommunen att agera när det anses påkallat.

För det fall båten är registrerad i skeppsregistret instämmer jag i Stockholm Hamn AB:s synpunkt att kommunerna bör åläggas att anmäla flytten till registret.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden lyfter i detta sammanhang även problemet för båtklubbar, där båtar av varierande skick har kvarlämnats och ägaren inte går att få tag på. Även denna problematik och lämpliga lösningar bör beaktas inom ramen för denna fråga.

Vad gäller kostnaden för kommunerna att omhänderta övergivna båtar instämmer jag i stadsledningskontorets synpunkter att en förändrad lagstiftning på området inte kommer att lösa problemet. Eftersom båtar inte går att spåra på samma sätt som fordon och eftersom ett båtregister alltså inte löser detta problem, innebär det att kommunen i de allra flesta fallen kommer att få stå för kostnaden. Detta är ett problem som behöver adresseras eftersom det är av stor vikt att kommunens omhändertagande av nedskräpande båtar finansieras på något sätt då det är förknippat med så pass stora kostnader. Det är inte rimligt att dessa kostnader ska behöva belasta kommunens skattebetalare.

Jag föreslår därför att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Naturvårdsverkets rapport om Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar" hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 20 oktober 2011

PER ANKERSJÖ

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Naturvårdsverkets rapport om Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen

Det antecknades till protokollet att Miljöpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

ÄRENDET

Den genomsnittliga livslängden för en fritidsbåt är ca 40 år. I Sverige finns det över 100 000 båtar som är mer än 40 år gamla. Antalet uttjänta fritidsbåtar kommer därför att öka under de kommande åren. Antalet båtar som återvinns i Sverige varje år är mycket litet, troligen under 100 stycken. En anledning till att få båtar lämnas in för återvinning är troligtvis den höga kostnad det innebär för privatpersoner att lämna båten för återvinning. Ytterligare anledning kan vara att man som privatperson inte känner till vad man gör med sin uttjänta båt. Med anledning av detta har regeringen uppdragit åt Naturvårdsverket att föreslå ett system för att förhindra uppkomsten av och bemöta problemet med nedskräpande fritidsbåtar. Uppdraget utvidgades även till att innefatta ett förslag till producentansvar för fritidsbåtar.

Det finns två länder inom EU, Finland och Frankrike, där båtproducenterna har tagit initiativ för och där de underlättar omhändertagandet av uttjänta fritidsbåtar. I Frankrike finns 6 firmor på 40 platser runt om i landet som är kontrakterade för omhändertagande av uttjänta båtar. Båtagaren vänder sig till någon av dessa och får hjälp med att finna den bästa lösningen för miljön och den bästa ekonomiska lösningen. Båtagaren betalar sedan för omhändertagandet av båten.

Naturvårdsverket föreslår i rapporten ”Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar” följande fyra åtgärder:

Inför producentansvar för fritidsbåtar i Sverige

En blandning av Frankrikes och Finlands system har fungerat som utgångspunkt för system för återvinning av fritidsbåtar i Sverige. Hanteringen har många likheter med hur bilar återvinns idag. Skillnaderna ligger i att båtar varierar så mycket mer än bilar när de kommer in till återvinning. Det kan vara allt från en roddbåt i trä till en yacht i plast. Ytterligare en skillnad är att det vanligtvis inte finns några materialintäkter från båtar och att all sådan återvinning kostar pengar.

Ett incitament för att få den sista ägaren att lämna in sin båt till återvinning kan skapas genom att dagens båtagare eller producenter finansierar en återvinningspremie som helt eller delvis avser täcka ägarens kostnader för insamling till angiven insamlingsplats. Även om premien införs tar producentens ansvar vid då båten lämnats in. Enligt 2 kap. 8 § MB, ”Polluter pays principle” ska den som bedriver en verksamhet som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvara för att skadan eller olägenheten avhjälps. I detta fall bör principen innebära att producentansvar för båtar införs, att den som sätter en ny båt på marknaden ska säkerställa återvinningskostnaden vid försäljningstillfället.

Det föreslagna systemet innebär således att producenterna bygger upp en återvinningsfond med medel från nyförsålda båtar, eventuellt inledningsvis parat med delfinansiering från båtägarna. Båtens siste ägare bär ansvar för att transportera båten till en återvinningsplats, varefter båtproducenten har ansvaret för återvinning.

Drivfrågan inom EU med sikte på producentansvar i hela EU

Naturvårdsverket föreslår att regeringen är aktiv inom DG Environments, där frågan om båtar under 500 bruttotonnage utreds särskilt.

Inrätta ett obligatoriskt fritidsbåtsregister

För att kunna spåra ägare till uttjänta och nedskräpande båtar, men även av andra skäl, föreslår Naturvårdsverket att ett obligatoriskt register för alla fritidsbåtar som inte är registrerade i ett annat lika bra register. Även uppgifter av samma typ som det numera upphävda fritidsbåtsregistret innehöll föreslås ingå.

Ändra lagen om flyttning av fordon så att den också omfattar fritidsbåtar

Naturvårdsverket föreslår att i likhet med vad som gäller för bilvrak bör kommunerna ges möjlighet att omhänderta fartygsvrak. Naturvårdsverket föreslår att ändringar görs i lagen (1982:129) respektive förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall, så att dessa författningar inkluderar även fartygsvrak.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholm Vatten AB samt Stockholms Hamn AB.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar uttjänta fritidsbåtar som inte tas om hand är ett litet problem ur miljö- eller nedskräpningshänseende idag. Naturvårdsverkets rapport menar dock att problemet kommer att öka i framtiden.

Sverige har tillämpat och utvecklat producentansvar på en rad områden sedan 1990-talet. Systemet fungerar väl och fördelar träffsäkert återvinnings- och kostnadsansvaret för produkten hos producenten och konsumenten. Stadsledningskontoret tar inte ställning till vilken modell för producentansvar som väljs men konstaterar förslaget om en återvinningsfond inte kräver ett omfattande båtregister samt att en långsiktig finansiering säkras.

Stadsledningskontoret stödjer förslaget om införande av ett producentansvar för fritidsbåtar. Genomförs förslaget är det naturligt att Sverige verkar för att producentansvar införs för fritidsbåtar på EU-nivå. Sedan tidigare tillämpar Frankrike och Finland former för återvinningsansvar. Stadsledningskontoret stödjer därmed även denna del i rapporten.

Stadsledningskontoret är tveksamt till att upprättandet av ett båtregister är lönsamt. Den faktiska möjligheten att spåra en ägare i en nedskräpnings- eller vraksituation får anses som akademisk. En fritidsbåt saknar chassinummer eller andra identifikationer. En ägare som vill avidentifiera sin båt kan enkelt göra detta. Stadsledningskontoret konstaterar också att införandet av ett båtregister varken står i paritet med den miljönytta som väntas uppstå eller kan anses som absolut nödvändig för införande av någon form av producentansvar.

Rapporten vill utöka kommunernas ansvar att hantera och omhänderta vrak genom lag- och förordningsändring. Grovt indelat regleras denna hantering dels av specialregler i sjölagstiftningen och dels genom myndighetsutövning enligt miljöbalken. I Stockholms stad har Stockholm Hamn AB ansvar för omhändertagande av vrak i vatten. På land tillämpas miljöbalkens regelverk av miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn. Stadsledningskontoret finner det tveksamt att göra förändringar i lagstiftningen om fordonsflyttning eftersom kontoret gör bedömningen att det i väldigt få fall kommer vara möjligt att göra eftersökning av ägaren utöver vad som går att få fram idag.

Stockholms Hamn AB hanterar idag vrak som överstiger 24 meter. Omhändertagande och upphuggning av större fartyg än fritidsbåtar är en hantering som kan kosta långt över 100 000 kronor. Trots att skepp över 24 meter kräver registrering av ägare är det enligt Stockholms

Hamn AB: så att ersättning sällan eller aldrig kan erhållas. Anledningen att vrak är just vrak är oftast att medel för underhåll och renovering saknas hos ägaren.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som anförts i tjänsteutlåtandet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 september 2011 att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut, att omedelbart justera paragrafen, samt att därutöver anföra följande:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden instämmer i att en modell baserad på systemen i Frankrike och Finland framstår som en önskvärd lösning, men vill särskilt framhålla att detta liksom i dessa länder bör ske i nära dialog med båtproducenter och andra relevanta organisationer.

Nämnden är av uppfattningen att det föreslagna fritidsbåtsregistret inte är motiverat varken av miljöhänseende eller andra skäl och avstyrker därför detta förslag. Nämnden noterar och välkomnar därför också regeringens besked i höstbudgeten att ett register för fritidsbåtar inte kommer komma på fråga.

Miljöförvaltningen har därutöver uttalat sig om i vilken form återvinningen av fritidsbåtar ska ske, och slår i detta sammanhang fast att det ska handla om ett företag som inte enbart är vinstdrivande. Detta omfattas inte av remissen och är därför inte en relevant fråga för nämndens remissvar. Om formerna för verksamheten ändock ska kommenteras är det nämndens bestämda uppfattning att fri konkurrens mellan flera företag på den öppna marknaden alltid är att föredra.

Reservation anfördes av Katarina Luhr m.fl. (MP), Rana Carlstedt m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V) med hänvisning till sitt förslag, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr m.fl. (MP) och Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till förslaget att införa producentansvar för uttjänta nedskräpande fritidsbåtar och föreslår därför att miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker remissen. Den centrala och mest angelägna åtgärden är dock att övergivna båtar snabbt kan omhändertas utan att långdragna försök att kontakta ägaren måste ske. Det bra om båtar kan behandlas på samma sätt som övergivna bilar.

Införande av register för fritidsbåtar skulle underlätta för polis och för försäkringsbolag. Enligt Statskontoret är de offentliga aktörer som kan komma att beröras av problem med vrak och herrelösa båtar framför allt kommunerna och Polisen. Självklart kan ett båtregister vara till stor nytta för en rad andra aktörer. Försäkringsbolag, kustbevakningen, sjöräddningen m fl skulle också ha stor användning av ett nationellt båtregister. Problemet i miljöhänseende är dock inte så stort att det ensamt skulle motivera registerinförandet. Miljöbalken ger

berörd tillsynsmyndighet, i detta fall miljöförvaltningen, rätt att meddela de förelägganden och förbud som behövs för att balken ska efterlevas. Att hitta en övergiven båts ägare är en besvärlig och tidsödande process, vilken skulle underlättas avsevärt med ett införande av båtågarregister. Det skulle öka möjligheten att kräva att den registrerade ägaren också ansvarar för skrotning av båten, något som skulle ha en betydande preventiv verkan.

Nedskräpande båtar som ingen gör anspråk på eller inte utgör hinder eller fara för sjöfarten får inte flyttas av kommunen eller annan offentlig aktör. Detta innebär att båtar som övergivits förfaller och riskerar att börja läcka eller orsaka annan negativ miljöpåverkan. Problemet med nedskräpande båtar väntas öka i framtiden eftersom antalet uttjänta båtar väntas öka kraftigt. Genom att möjliggöra för kommunerna att omhänderta dessa kan problemen undvikas.

Fritidsbåtar består av skiftande material men till största delen av hårdplast, glasfiber och metaller. Avseende materialåtervinning från uttjänta båtar kan återvinningen jämföras med den som sker från bilar som skrotas. Enligt en representant från Bilskrotarna är man inte positiv att omhänderta uttjänta båtar beroende på mängden plast. De har redan idag svårigheter att leva upp till kraven att 85 % av materialet ska återanvändas eller återvinnas på grund av den höga andelen plast i bilar. Ett problem är att de olika delarna består av olika plaster och det går inte att blanda dessa hur som helst om materialet ska gå att återanvända. Detta problem har till viss del lösts på så sätt att plastdelarna på nyproducerade bilar stämplas och man kan på så sätt härröra vilken plast det rör sig om. När det gäller båtar är skrovet uppbyggt av en glasfibermatta som utvändigt bekläds med en hårdplast, gelcoat. Hårdplaster går inte att smälta ner och forma om på samma sätt som en termoplast. En vanlig familjebåt kan väga allt mellan 3 och 7 ton. En förutsättning för återvinning av båtar är att det finns företag och anläggningar som kan ta emot så stora mängder plast.

När det gäller kompositer, glasfiber sker idag ingen återvinning eftersom materialet uppvisar kvalitetsmässigt sämre egenskaper efter sönderdelning. De kan förbrännas tillsammans med annat avfall, men den höga halten oorganiskt material medför att energiinnehållet är lågt. Därför deponeras uttjänta produkter i stor utsträckning och processer för att återvinna kompositer saknas.

Avseende metaller så sorteras dessa ut. Merparten skickas vidare till olika återvinningsprocesser där det blir råvara för nya produkter. En liten del används också till energiutvinning. Idag är det brist på många metaller och de har ett ekonomiskt värde, vilket skulle vara ett incitament för ett omhändertagande. Enligt representanten från Bilskrotarna skulle det idag vara intressant att ta emot en uttjänt båt om det rör sig om en aluminiumbåt.

För att producentansvaret på båtar ska fungera på ett tillfredsställande sätt kan det behövas ett ansvarsfullt och intresserat företag och som inte enbart ska vara vinstdrivande.

Sveriges första och enda båtskrot finns på Muskö. Den startades och drivs av två intresserade personer. De har även etablerat ett antal samarbetspartner, bl.a. inom varvsverksamheter. En av delägarna på Båtskroten uppger att den plast som idag mottas på skroten går till förbränning, men att en del forskning pågår för bättre omhändertagande av bl.a. Stena Recycling. Det har gjorts försök där man återanvänt plast från båtar där man framställt plyfskivor till båtar. Dock visade det sig att efterfrågan var för låg för att projektet skulle vara ekonomiskt lönsamt att driva vidare. Delägaren uppger att antalet båtar som kommer till skroten är få, ca 50-100 båtar per år. Anledningen är att det inte finns någon subventionering för skrotning av båtar som det finns för bilar. En privatperson är inte villig att betala den relativt höga summan för att skrota sin båt och väljer då att ställa den eller dumpa den någonstans. Om producentansvaret för uttjänta båtar införs kommer de inbetalda premierna för nyförsålda båtar även bekosta skrotningen för de äldre båtar som finns. Kostnaden för en privatperson blir då endast att frakta båten till uppsamlingsplatsen och problemet med dumpade båtar kommer troligen att utifrån förslaget minska avsevärt. Utredningen har inte redovisat hur stor avgift som kommer att läggas på nya båtar. Man bör därför tänka sig en långsam uppbyggnad av fonden för att hålla avgiften på en rimlig nivå.

Vad skulle förslaget innebära för kommunen?

Till miljöförvaltningen inkommer i dagsläget ca 5 anmälningar om året gällande båtar som ligger och läcker olja eller drivmedel i någon farled. För förvaltningens del innebär detta inget större arbete eftersom ansvaret att omhänderta dessa landar på Stockholm Hamn. Det nya förslaget skulle för miljöförvaltningens del inte innebära någon skillnad men för Stockholm Hamn skulle det underlätta då båtägare kan spåras. Dock kan det påpekas, att förutom de anmälningar som inkommer till förvaltningen, finns ett mörkertal med övergivna båtar. Båtklubbar kan ställas inför problem när en medlem lämnat klubben men lämnat sin båt kvar i småbåtshamnen och ägaren inte går att få tag på. Vidare finns uppgifter om båtägare som eldar upp sin trä- eller plastbåt i stället för att ta den till skroten.

Vidare måste miljöförvaltningen planera för ökad tillsyn avseende det föreslagna producentansvaret, förutsatt att anläggningarna lokaliseras inom Stockholms stad. Den ökade tillsynen kan jämföras med den tillsyn som idag bedrivs på de i staden belägna återvinningscentralerna. Även här är den insamlade plasten ett problem då den inte inbringar några intäkter som andra fraktioner såsom metall och papper mm.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 september 2011 att besvara remissen till kommunstyrelsen med kontorets tjänsteutlåtande samt att omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av Emilia Hagberg m.fl. (MP) med hänvisning till sitt förslag, *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Trafik- och renhållningsnämnden ansvarar enligt gällande gränssnitt för strandrensning och vissa kajer. Vattenområden ansvarar Exploateringskontoret och Stockholms Hamn för. Det är alltså inte som huvudman för vattnet som Trafikkontoret utformat förslaget till remissvar.

Kontoret väljer därför att kommentera förslagen översiktlig rent allmänt och förslagen rörande fritidsbåtarnas införlivning i lagen om flyttning av fordon (1982:198) i synnerhet:

Trafikkontoret är positivt till producentansvar och att frågan drivs inom EU

Frågan om införande av producentansvar för fritidsbåtar ser Trafikkontoret positivt på. Det är rimligt att något så pass stort och skrymmande, likhet med t ex bilar, omfattas av producentansvaret. Vad gäller hur producentansvaret ska utformas saknar kontoret underlag att bedöma. Att frågan också drivs inom EU, för att på detta sätt få en samlad politik på området, framstår också det som rätt och rimligt. En gemensam marknad torde fungera bättre med likartade spelregler även på producentansvarssidan.

Rimligt med ett obligatoriskt fritidsbåtsregister, men ingen universallösning

Trafikkontoret konstaterar att register alltid är bra att ha för att finna ägare till saker, och att efterforskandet av ägare i allt väsentligt underlättas av ett sådant register. Kontoret konstaterar dock att register inte är en universallösning, och att båtar svårigen låter sig märkas upp lika lätt som motorfordon, med vilken analogin görs – se nedan. Något chassinummer återfinns inte på båtar. Utombordsmotorer är bara att häkta av från många båtar, och motorer kan bytas, vilket omöjliggör en identifiering. En ägare som har för avsikt att olagligen göra sig av med en utjänt båt kan enkelt avidentifiera båten. Med andra ord bedömer inte trafikkontoret att ett båtregister i syfte att identifiera ägare till övergivna båtar är en lösning.

Ett obligatoriskt båtregister fanns i Sverige under tiden 1988-1991, men avskaffades med hänvisning till att nyttan inte stod i proportion till vare sig kostnader eller den personliga

integriteten. Om registret inte fyller sitt syfte i naturvårdens tjänst, torde de nackdelar som tidigare utgjorde de avgörande skälen för avskaffandet av båtregistret vara minst lika relevanta idag.

Låt lagen om flyttning av fordon förbli en lag om fordon

Som kontoret konstaterade i frågan om fritidsbåtsregister löser inte ett fritidsbåtsregister frågan om identifiering av båtvrak.

Även om det är rimligt att en myndighet får möjlighet, men inte skyldighet, att undanskaffa övergivna båtar och båtvrak, ter det sig orimligt att införliva en sådan lagreglering i Lagen om flyttning av fordon i vissa fall (1982:129). Lagen är en del av trafikförfattningarna, en samlad lagstiftning om trafik, företrädesvis på land, medan sjöfarten regleras för sig.

Lagen om vägtrafikdefinitioner stadgar följande definition för fordon (SFS 2001:559, 2 §):

"En anordning på hjul, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon."

Med detta som en av portalparagraferna inom svensk trafiklagstiftning ter det sig orimligt att i trafikförfattningarna blanda in båtar. Huruvida kommuner ska ha en möjlighet, men inte en skyldighet att omhänderta båtvrak är en annan fråga. Kontoret anser att innan en sådan lag - i sådant fall rimligtvis analog med lagen om flyttning av fordon i vissa fall – stiftas, bör det utredas hur den oklarhet som rått om ansvar för övergivna båtar hittills ska kunna undvikas i framtiden. T ex finns i sjölagstiftningen specialregler för när statliga myndigheter ska bortfrakta vrak eller båtar, som är till men för sjöfarten eller fisket. Kontoret ser inte att en "fordonsflyttningsslag för båtar" skulle råda bot på denna osäkerhet. Mot bakgrund av de kostnader som i allmänhet är förenade med bortforslande av vrak, ter det sig inte orealistiskt att frågan, så länge finansieringslösningen för bortforslandet inte är löst, kommer att fortsätta att bollas mellan olika offentliga organ.

Med trafikkontorets erfarenhets från fordonsflyttning, och vetskapen om att endast 80% av kostnaderna för flyttning och skrotning täcks av den siste "riktige" ägaren, är det rimligt att tro att så skulle bli fallet också rörande båtvrak, men med mycket högre kostnader.

Stockholm Vatten AB

Stockholm Vatten AB:s tjänsteutlåtande daterat den 30 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Eftersom fritidsbåtar men också mindre fartyg kan innehålla komponenter som när de inte används längre, klassas som farligt avfall, är det viktigt att aktivt verka för *dels* att minska föroreningsriskerna av flora och fauna i Stockholmsregionens ekosystem *dels* att förebygga kontaminering av Mälaren som råvattentäkt, vilket i förlängningen kan äventyra dricksvattnets hälsomässiga kvalitet för över en miljon människor.

De typer av farligt avfall som förekommer i fritidsbåtar och mindre fartyg är bland annat dieselolja, bensin, fotogen, smörjolja, köldmedier som glykol mm, batterier, kylskåp och rester av giftiga båtbottnfärger som målats under båtarnas vattenlinje.

Vid fastställande av vattenskyddsområde för ytvattenverk bör förebyggande regler upprättas för att minska risken för skador från övergivna fritidsbåtar/fartyg. Vattenskyddsområdet bör regelbundet inventeras/ronderas m.a.p. eventuell förekomst av övergivna båtar.

Stockholm Vatten är *positiv till de fyra huvudåtgärder* som föreslås i *sammanfattningen i naturvårdsverkets rapport*.

Punkt 1 Producentansvar

En svaghet i förslaget är, att det enbart fokuserar på nuvarande båtproducenter som släpper båtar på den svenska marknaden. Vidtagna åtgärder skulle bli betydligt effektivare om de även omfattade fritidsbåtar köpta utomlands och den stora mängden begagnade fritidsbåtar

köpta i Sverige.

Punkt 2 Driva fritidsbåtsfrågor inom EU

Här antyds, att även åtgärder mot lite större båtar än fritidsbåtar kan vara av intresse när det gäller behovet av omhändertagande av övergivna båtvrak för att minska risker i omgivningen. Kanske kunde det vara värt ett försök, att *på EU-nivå driva frågan* om att ta fram lämpliga regler och åtgärder för att minska risk och förekomst av övergivna vrak av fritidsbåtar men även av mindre fartyg.

Under den senaste 20-årsperioden har mindre fartyg påträffats långtidsförvarade eller förlista i Mälaren åtminstone flera gånger oroväckande nära Stockholm Vattens vattenverk. Ett långtidsförvarat fartyg av fiskebåts storlek sjönk förtöjd vid en brygga i Vårbyfjärden i januari i början av 1990- talet, varvid ca 50 m3 dieselolja spreds i Mälaren bara någon kilometer från Norsborgsverket. Ett vrak av ett mindre fartyg som förlist på 1940- talet uppmärksammades på sjöbotten i samband med en djupkartering av Mälarens botten utanför Lovöverket på 1990- talet. Misstanke om kvarvarande bränslerester befarades men inga konstaterades.

Punkt 3 Spårning av ägare

I den mån systemet inte redan finns bör möjligheterna att identifiera ett övergivet båtvrak öka (särskilt om båten är stulen) om ägaren någonstans i båten gömt en bricka eller chip med unika identifikationsuppgifter.

Punkt 4 regeländringar för omhändertagande av båtvrak

Instämmer till fullo med att någon instans bör ha tydligt mandat att ta hand om övergivna båtvrak. Verkar rimligt att kommunen blir den aktören.

Sedan flera år ligger ett mindre fartyg på sidan intill stranden vid Tappström i Ekerö kommun. Uppenbarligen saknas en tydlig ägare som är villig att ta hand om sitt fartyg. I den mån detta övergivna mindre fartyg börjar läcka dieselbränsle eller annat farligt avfall, utgör det en uppenbar miljörisk och ett hot mot Lovö vattenverk några kilometer bort. I det här fallet verkar det som att myndighetsansvaret att hantera frågan hamnat mellan stolarna.

Fler kommentarer till SNVs rapport

På sidan 14 definieras vad en fritidsbåt är men också undantag från denna definition. Eftersom alla typer av kolväten bör förhindras läcka ut i natur eller vattendrag, särskilt om det rör sig om en ytvattentäkt för dricksvatten som Mälaren, *bör ett antal av undantagen från fritidsbåtsdefinitionen inkluderas i definitionen*. Det gäller alla båttyper där kolväten kan förekomma, såsom dieselolja, smörjolja, bensin, gasol, glykol etc. Så fritidsbåt borde också omfatta veteranbåtar, experimentbåtar, båtar för eget bruk mm. i den mån kolväten hanteras.

Instämmer i förslaget, som tas upp i kap. 5, att återupprättande av ett båtregister igen, kommer att underlätta identifiering av herrelösa båtar och båtvrak som påträffas.

Förslaget i kap. 6 att kommunerna skall *beredas möjlighet* att ta hand om båtvrak är bra men räcker inte. Kommunerna bör *ges skyldighet* att ta hand om båtvrak inom rimlig tid och tillräckligt snabbt om risk för miljöskada föreligger. Bedömningskriterier för detta bör utarbetas.

Återanvändning av utrustning från fritidsbåtar bör uppmuntras. Inom bilbranchen har återanvändning av begagnade bildelar stor omfattning.

Information om inlämning av fritidsbåtar till slutligt omhändertagande bör spridas till båtägare på ett effektivt sätt bl.a. genom naturvårdsverket, kommunernas fritids- och miljöförvaltningar, båtorganisationer, båtklubbar, marinor, båtförsäkringsbolag, båtregistrets hemsida. Eventuellt även genom återkommande massmediakampanjer.

Ett förslag är att sanktioner (=kostnad) bör utkrävas om återvinningsintyg över inlämnad uttjänt båt saknas, när sista ägaren avanmäler sin fritidsbåt till det planerade nyupprättade båtregistret.

På sid 51, punkt 4.3.1. omnämns att fritidsbåtdirektivet avser båtar som sätts på markna-

den som ny, ombyggd eller importerad från tredje land. Sverige bör driva frågan i EU, att fritidsbåtsdirektivet *även bör omfatta* regler för material och komponenter i fritidsbåtar som skall återvinnas också när de *försållts/köpts som begagnad båt i Sverige*.

Författningsförslag – bilaga 2-

a) Lag om flyttning av fordon och fartyg

Fartygsvrak omnämns på flera ställen (bl.a i §1, pkt5; §3, andra stycket; §6, sista stycket). Eftersom detta är en central beteckning i författningen bör innebörden vara entydig. Det är den knappast nu. Man talar om en båt som "legat en tid" (hur länge?) och som har "ett ringa värde" (ett båtskrov, radar, GPS, ekokod etc kan motsvara ett värde av ett antal tusen kronor). *Fartygsvrak bör definieras tydligare. Det bör också vara tydligt att beteckningen fartygsvrak även inkluderar vrak av fritidsbåt.*

Texten i §2, första stycket, sista raden, *bör kompletteras med "eller för skydd av råvattentäkt"*.

b) Förordning om flyttning av fordon och fartyg

I §2a omnämns fartygsvrak. Innebörden bör definieras.

Beskrivningen i §18 om vem som får fatta beslut om flyttning av fartygsvrak kunde vara ännu tydligare. Bör framgå entydigt att enbart kommunen får fatta beslut om flyttning av fartygsvrak.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB:s tjänsteutlåtande daterat den 1 oktober 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Redan inledningsvis önskar vi poängtera att det är viktigt att kommunerna ges effektiva verktyg som möjliggör att snabbt och enkelt hantera vrak som ofta helt eller delvis har sjunkit. De sjunkna fartygen läcker ibland oljor som påverkar vattenmiljön menligt.

Stockholms Hamns kunder återfinns inom kategorin yrkessjöfart med undantag för upplåtelser utmed ett antal kajsträckor för förtöjning av större fritidskepp, i vardagstal och här benämnda som skutor.. Det är fråga om så gott som uteslutande fartyg som tidigare använts som bruksbåtar exempelvis fraktskutor, fiske-, bogser- och passagerarbåtar samt marina enheter.

Antalet skutor vid hamnens kajer är cirka hundra (103 stycken hösten 2011). Medelstorleken är vad avser längd 20,37 meter och bredd 5,2 meter samt ett djupgående på 2,1 meter. Inget fartyg är kortare än 12 meter och endast 5 fartyg har en bredd understigande 4 meter. 58 % av fartygen är byggda i stål/järn. Medeltillverkningsåret är 1929. Medelbåten är således 82 år gammal!!!

Fartygen av trä blir färre varje år. Så gott som varje år sjunker något fartyg och är då ofta i så dåligt skick att det bärgas och huggs upp. Upphuggningen sker ute på Frihamnspiren där det ännu finns möjlighet att göra detta. Den totala kostnaden för en upphuggning som inkluderar bärgning, transport till Frihamnen, lyft upp på kaj, sanering av fartyget (bl. a. omhändertagande av miljöfarliga produkter såsom asbest, bunkeroljor, batterier etc.) upphuggning med sortering och transport till plats för återvinning/deponi uppgår till ca 250.000 - 300.000 kronor/fartyg.

För att stockholmare och turister ska kunna njuta av vackra kajer och för att värna om vattenmiljön är det viktigt att skutorna är välskötta. Stockholms Hamn har därför tillsammans med skutföreningarna framtagit en s.k. Stockholmsklass som ställer krav på fartygens skick vilket gör att uppkomsten av vrak minskas betydligt.

Fartyg som är godkända enligt kriterierna för Stockholmsklass får en avgiftsreducering med 30 procent. Kriterierna för Stockholmsklass är följande:

- Fartyget ska bidra till hamn/stadsbilden på ett positivt sätt
- Fartyget ska ge allmänheten ett gott visuellt intryck
- Fartyget har en tydlig maritim prägel och ger ett sjömansmässigt intryck
- Ordning och reda skall råda på däck och på kajplanet
- Fartyget är väl underhållet och i gott skick

Stockholm Hamn AB har tagit fram en obligatorisk P&I-försäkring som täcker kostnader för borttagning av vrak samt sanering av utsläpp. Alla fartyg skall vara försäkrade och försäkringen betalas av hyrestagaren.

I avtal mellan hamnen och stadens Trafik- och renhållningsnämnd har ansvaret för borttransport av fartygsvrak reglerats. Hamnens ansvar begränsas geografiskt till hamnområdet och omfattar endast fartygsvrak vilka utgör ett hinder för sjöfarten eller utgör ett förfulande inslag i stadsmiljön.

1. Införande av ett producentansvar

Då skutorna vid våra kajer tillverkades för ett stort antal år sedan finns goda grunder för att anta att tillverkarna ej bedriver verksamhet längre och således ej bidrar med medel till en återvinningsfond. Exempelvis tillverkas större fiskebåtar i trä ej längre i Sverige. Många av nuvarande tillverkare av fritidsbåtar (plast) började sin verksamhet under 1960 – talet. En överföring av kostnaderna för upphuggning av skutorna till nuvarande producenter bedöms som oskäligt. Det bör övervägas om producentansvaret endast skall gälla för fartyg som är tillverkade efter ett visst år eventuellt kombinerat med att det inte skall omfatta skepp/ skepp längre än 50 fot (ca 15 meter).

2. Införande av ett båtregister

Enligt 1 kapitlet i Sjölagen (SFS 1994:1009) är ett skepp ett fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, övriga fartyg kallas båt. Enligt 2 kapitlet ska varje svenskt skepp vara infört i skeppsregistret. Observera att detta gäller oavsett vad fartyget används till, alltså även fritidsfartyg som enligt definitionen ovan är skepp. Yrkesmässigt använda båtar ska registreras i båtregistret om skrovs längd är minst fem meter. Båtar som används till privat bruk kan registreras på ägarens begäran.

Då fartygen vid våra kajer nästan till hundra procent är skepp och är registrerade så har vi redan nu möjlighet att spåra ägaren. En omständighet som kan orsaka problem är att köparen inte alltid anmäler ägarbytet vilket medför att man har en faktisk ägare och en annan registrerad ägare.

3. Ändra reglerna för att ge kommunerna bättre möjligheter att omhänderta vrak.

Stockholms Hamn är en allmän hamn och kan med stöd av lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn flytta fartyg om det hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. Hamnen har vid ett flertal tillfällen använt denna lag som stöd för flyttning av fartyg. Det har då ofta varit fråga om fartyg i mycket dåligt skick. Vid en flytt skall ägaren enligt denna lag underrättas. Detta förhållande och att ägaren har 3 månader på sig att lösa ut fartyget har medfört en tidsödande och kostnadskrävande process. Den nu föreslagna regeln ger kommunen rätt att utan underrättelse flytta vrak. Kommunen bör dock åläggas att anmäla förändringen till skepps-/båtregistret. Då storleken ej kommer att ha betydelse för befogenheten och kommunen kommer att ges rätt att kräva ägaren på ersättning finner hamnen att förslaget i denna del väsentligt underlättar för kommunerna att flytta vrak.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Katarina Luhr m.fl. (MP), Rana Carlstedt m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr m.fl. (MP) och Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Vi noterar att även om förvaltningen skriver att problemet i miljöhänsen inte är så stort att det ensamt skulle motivera registerinförandet, så betonar förvaltningen vikten av att snabbt kunna hitta båtägare och omhändertaga övergivna båtar. Ett båtregister skulle göra det avsevärt lättare att snabbt kunna hitta båtägare, som förvaltningen också påpekar. Slutsatsen, som vi delar, är att ett båtregister behövs.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Emilia Hagberg m.fl. (MP) enligt följande.

Att i huvudsak godkänna trafikkontorets utlåtande

Att vidare anföras

Vi delar i stort kontorets synpunkter men anser att man rimligen borde kunna gå vidare med en lag om "fordonsförflyttning av båtar" även innan frågan om ansvar är fullt utredd. Trots att det i dagsläget råder oklarheter kring gällande speciallagstiftningar och register - vilket kan skapa osäkerhet om på vem kostnaderna för ett bortförande faller - är det orimligt att båtar får stå och förfalla för att kommunerna inte ges rätt att ta bort dem. Flertalet båtar hamnar utanför speciallagstiftningens formulering om *båtar som är till men för sjöfarten eller fisket*. Dessa blir idag liggande. För att undvika den miljöbelastning övergivna båtar utgör blir då detta en kostnad kommunerna måste ta, fram tills dess att frågan kring register är löst.