

**Utlåtande 2007: RIII (Dnr 303-2971/2002)**

## **Högre miljökrav till sjöss**

**Motion av Svante Linusson (sp) (2002:55)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion (2002:55) av Svante Linusson (sp) avslås med hänvisning till vad  
som anförts i detta utlåtande.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

Svante Linusson (sp) föreslår i en motion (2002:55) den 7 oktober 2002 att staden ska ställa högre miljökrav på båtar och föreslår därför i sin motion att: staten tillskrivs med begäran om högre miljökrav på båtmotorer, att differentierade slussavgifter införs som styr mot båtar med mindre miljöpåverkan samt att staden gör en analys över de övriga möjligheter som finns att minska utsläppen.

### *Beredning*

Ärendet har år 2003 remitterats till (dåvarande) gatu- och fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholms Hamn AB. År 2007 remitterades ärendet även till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* påpekar att idag finns det gemensamma krav från EU gällande båtmotorer samt att differentierade slussavgifter skulle innebära stora praktiska svårigheter till liten miljönytta.

*Gatu- och fastighetsnämnden* uppger att de har begränsad befattning med sjötrafiken och dess miljöfrågor. Det ankommer istället på miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholms Hamn AB.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser inte att miljönyttan står i proportion till kostnaden avseende förslaget att införa differentierade slussavgifter. Vidare bör åtgärder för minskade utsläpp samordnas med övrigt arbete att begränsa fritidsbåtars miljöpåverkan. Åtgärderna på detta område innebär i stort olika former av informationsinsatser.

*Stockholms Hamn AB* anser att val av bränsle är viktigare än motortyp och avstyrker förslaget om differentierade slussavgifter. Förslaget att en analys över stadens övriga möjligheter att minska utsläppen görs tillstyrks däremot.

#### *Mina synpunkter*

Motionen har åtskilliga år på nacken och det måste vara glädjande för motionären att konstatera att sedan den skrevs har miljökraven för båtmotorer förändrats. Numera finns det gemensamma EU-krav för båtmotorer. Att uppvakta stadsmakterna i frågan är därför inte längre aktuellt.

Stockholms Hamn arbetar sedan många år med differentierade hamnavgifter vilket gett goda resultat i form av minskad miljöpåverkan. Motionärens förslag om differentierade slussavgifter är emellertid inte en åtgärd som står i någon som helst proportion till den eventuella miljönytta som kan åstadkommas vilket tydligt framgår av tjänsteutlåtandet från Stockholms Hamn AB. Där framgår exempelvis att ett sådant system skulle kräva att slusspersonalen hade experthjälp till hands dygnet runt dels eftersom ett heltäckande båtregister inte finns, dels eftersom slusspersonalen inte med säkerhet kan identifiera motorerna i passerande båtar. Även om ett register skulle finnas så saknas relevant miljöklassning av båtar och motorer och även miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att införandet av en rättvis miljöklassning är ett omfattande arbete som inte bör genomföras av staden.

Motionens tredje förslag innebär att olika alternativa åtgärder som staden kan vidta utreds. Miljöförvaltningen har i sitt tjänsteutlåtande angivit att de viktigaste insatsområdena för att minska utsläppen är byte av båtmotorer, ökad användning av alkylatbränsle och biologiskt nedbrytbar olja samt mjukare körsätt och regelbunden översyn och service. Dessa åtgärder hänger i stort samman med olika typer av informationsinsatser och bör samordnas med övrigt informationsarbete för att minska fritidsbåtars miljöpåverkan. Miljöförvaltningen uppger i tjänsteutlåtandet från 2003 att de har arbetat med att uppsöka båtklubbar och informera om hur miljöpåverkan kan minskas. Sedan 2004 har miljöförvaltningen medverkat i EU-projektet Skärgårdsmiljö som avslutas under sommaren 2007. En del i projektet har handlat om Båtlivets miljöpåverkan och projektet har nått ut till ett stort antal båtägare och organisationer med anknytning till båtlivet. Inom ramen för projektet har en mängd informationsmaterial om hur den enskildes miljöpåverkan på olika sätt kan minska. Mycket av informationsmaterialet som tagits fram kommer att fungera i olika sammanhang även i framtiden. Projektet har även lett till en kunskaps-

uppbyggnad och kommer bland annat att ligga till grund för tillsynsverksamhet vid fritidsbåtshamnar.

Förslaget om att införa differentierade slussavgifter innebär stora praktiska svårigheter till en begränsad miljönytta. Differentierade slussavgifter bör därför inte genomföras.

Kontoret anser att åtgärder för att minska utsläppen från båtmotorer bör samordnas med övrigt arbete för att förbättra vattenmiljön i Stockholm. Utökade informationsinsatser och dialog med båtklubbar och andra intressenter kan bidra till mindre utsläpp från fritidsbåtar.

#### *Bilaga*

Motion (2002:55) av Svante Linusson (sp) om högre miljökrav till sjöss

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion (2002:55) av Svante Linusson (sp) avslås med hänvisning till vad som anförts i detta utlåtande.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
KRISTINA AXÉN OLIN

Ulla Hamilton

*Anette Otteborn*

## ÄRENDET

Svante Linusson (sp) vill att staden ska ställa högre miljökrav på båtar och föreslår därför i sin motion att staten tillskrivs med begäran om högre miljökrav på båtmotorer, att differentierade slussavgifter införs som styr mot båtar med mindre miljöpåverkan samt att staden gör en analys över de övriga möjligheter som finns för att minska utsläppen.

## BEREDNING

Ärendet har år 2003 remitterats till (dåvarande) gatu- och fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholms Hamn AB. År 2007 remitterades ärendet även till stadsledningskontoret.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 juni 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Sedan motionen skrevs har miljökraven för båtmotorer förändrats. Numera finns det gemensamma EU-krav för båtmotorer. Stadsledningskontoret anser därför att det inte längre är aktuellt att uppvakta statsmakterna om högre miljökrav för båtmotorer.

Förslaget om att införa differentierade slussavgifter innebär stora praktiska svårigheter till en begränsad miljönytta. Differentierade slussavgifter bör därför inte genomföras.

Kontoret anser att åtgärder för att minska utsläppen från båtmotorer bör samordnas med övrigt arbete för att förbättra vattenmiljön i Stockholm. Utökade informationsinsatser och dialog med båtklubbar och andra intressenter kan bidra till mindre utsläpp från fritidsbåtar.

### Gatu- och fastighetsnämnden

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 mars 2003 att i huvudsak godkänna kontorets förslag samt att därutöver anföra följande:

Det vore en stor miljövinst om fler av de fritidsbåtar med tvåtaktsmotorer som går i Stockholms vatten använder alkylatbensin. Staden bör därför arbeta för att de bensinstationer i staden som används av fritidsbåtar erbjuder alkylatbensin.

*Reservation* anfördes av ledamöterna Berthold Gustavsson (m), Ulf Fridebäck (fp) och Madeleine Sjöstedt (fp) samt tjänstgörande ersättarna Helena Bonnier

(m), Jan Tigerström (m) och Björn Nyström (kd) enligt kontorets förslag,.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 februari 2003 har i huvudsak följande lydelse.

Gatu- och fastighetsnämnden har tämligen begränsad befattning med den direkta sjötrafiken och dess miljöfrågor. Det ankommer i första hand på miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholms Hamn AB att utveckla stadens miljöarbete vad gäller sjötrafiken och hamnverksamheten.

Gatu- och fastighetskontoret ser för sin del positivt på att miljökraven för sjötrafik successivt skärps. Som framgår av miljöförvaltningens och Hamnens yttranden, som vi tagit del av, pågår redan en utveckling mot gemensamma EU-krav. Det sker också en teknikutveckling där nya motorer anpassas efter kommande normer.

Motionens idé om att differentiera stadens slussavgifter för att styra mot renare båtar och båtmotorer synes inte vara ändamålsenligt bl a eftersom det saknas relevant miljöklassning av båtar och motorer.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 28 januari 2003 att anse motionen besvarad med förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2003 har i huvudsak följande lydelse.

Båtmotorerna har inte i samma utsträckning som bilmotorer blivit miljömässigt bättre. En anledning är att det knappast ställts några miljökrav på båtmotorer i jämförelse med de krav som länge funnits på förbränningsmotorer på land. Fritidsbåtsanvändningen är koncentrerad till några sommarmånader, vilket ökar risken för påverkan på omgivningen. Fritidsbåtarnas andel av kolväte- och kolmonoxidutsläpp är betydande. Påverkan på fiskar och andra vattenlevande organismer har konstaterats. Sammantaget innebär detta att åtgärder för att begränsa utsläppen är angelägna.

I motionen beskrivs statsmakternas bristfälliga miljökrav som en viktig anledning till båtmotorernas förhållandevis stora miljöpåverkan. Förvaltningen delar den uppfattningen, det är stor skillnad på krav som ställts på båtbranchen och de krav som gäller förbränningsmotorer på land. Det är dock inget utmärkande för Sverige, utan så har situationen sett ut även internationellt.

1995 utarbetades ett förslag till avgas- och bullerkrav på båtmotorer för båtar upp till 24 meters längd. Förslaget anmälades till EU och avsågs träda i kraft 1998. Det drogs dock tillbaka och istället påbörjades arbetet med gemensamma EU-krav på området. Arbetet har försenats och de nu föreslagna kraven väntas träda i kraft under 2003 och gälla från 2005. Kravnivån är ungefär densamma som det tidigare svenska förslaget.

Men det har förflutit åtta år sedan ursprungsförslaget och utvecklingen med allt bättre motorer har inneburit att kraven i huvudsak uppfylls redan idag för de nya båtmotorer som säljs i Sverige. Inom EU har kraven inriktats på att följa kommande amerikanska krav, som är lågt satta (till skillnad från de särskilda Kaliforniska kraven eller de som gäller för Bodensjön). En viktig uppgift blir därför att Sverige arbetar för en kravskärpning på sikt och även skapa incitament för att påskynda utbytestakten. En annan viktig aspekt är hållbarhet. Kraven bör innebära att avgasgodkännandet baseras även på långtidstester. Både det tidigare svenska lagförslaget och planerade EU-krav berör endast försäljning av nya båtmotorer. Medellivslängden hos fritidsbåtmotorer är lång och det kommer att dröja ganska länge innan nya krav får något märkbart genomslag ute på våra vatten. I samband med det tidigare lagförslaget och i andra sammanhang har frågan om införande av skrotningspremie för äldre båtmotorer diskuterats. Förslaget har hittills inte vunnit något gehör och arbetsgruppen som utarbetade det svenska lagförslaget avfärdade det som ej kostnadseffektivt, utan närmare motivering. Sannolikt tillhör framtiden 4-taktsmotorn eftersom den får draghjälp av bil- och MC-utvecklingen. 2-taktsmotorns framtid på sikt är mer osäker i takt med ökade miljökrav.

Alkylatbensin ger väsentligt lägre utsläpp än traditionell bensin, i synnerhet vad gäller polyaromatiska kolväten. Redan våren 2002 sänkte riksdagen skatten på alkylatbensin, men eftersom det krävdes behandling av frågan inom EU började beslutet gälla först från den 15 november 2002. Beslutet innebär en sänkning av priset på alkylatbensin med 1,85 kronor per liter. Även efter sänkningen kostar alkylatbensinen avsevärt mycket mer än vanlig bensin och en förutsättning att kunna få ned priset till en konkurrenskraftig nivå är att sjömackarna installerar tankar och pumpar för alkylatbensin. Förhoppningsvis kommer nu efter skattesänkningen alltför fler sjömackar att installera pumpar för alkylatbensin, så att båtägarna ges möjlighet att tanka ett mer miljöanpassat bränsle till rimligt pris direkt från pump.

Vid inköp av ny båtmotor är det viktigt att välja en miljöanpassad modell så långt det är möjligt. Men oavsett motor finns även andra sätt att minska sin miljöpåverkan. Utöver att tanka alkylatbensin till 2-taktsmotorn kan man välja en miljöanpassad olja, kontrollera propellern för största möjliga effekt, genomföra årlig service (tändstift, filter, byte av växelhusolja osv) vilket ger lägre bränsleförbrukning. Köra snålt är ytterligare ett sätt att minska bränsleförbrukningen.

Extremt bullrande motorbåtar är ett annat miljöproblem som bör begränsas. Även om båtarna inte är så många till antalet, sprids bullret långa sträckor och kan påverka många människor och även djurlivet. Det finns en störningsparagraf i sjölagens 20 kap 3 § som lyder: *Den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller annars med fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen döms till penningböter.* Bestämelsen kan användas för att beivra extrembullrande båtar. Det är polisens ansvar att övervaka detta, vilket kan prioriteras i större utsträckning än idag.

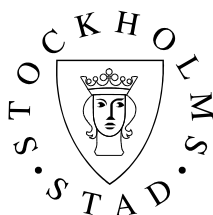
## **Stockholms Hamn AB**

**Stockholms Hamns styrelse** beslutade vid sitt sammanträde den 5 februari 2003 att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande med följande tillägg av Åsa Romson (mp)

”att staden verkar för att de bensinstationer i staden som nyttjas av fritidsbåtar erbjuder akrylatbensin”.

**Stockholms Hamns** tjänsteutlåtande daterat den 6 februari 2003 har i huvudsak följande lydelse.

Hamnen anser att en utveckling mot avsevärt mindre avgasutsläpp från fritidsbåtsmotorer och då särskilt tvåtaktsutombordare är starkt eftersträvaransvärd. En sådan utveckling är inledd. En ökad användning av alkylatbensin är viktig med hänsyn till miljön. Huruvida detta kommer att ske är ovisst. Prisnivån på produkten och dess tillgänglighet från pump är avgörande. Hamnen föreslår att utvecklingen inom området följs och anser för närvarande att det ej finns skäl att tillskriva statsmakterna i frågan. Det faktum att det ej går att utforma ett rättvist rabattsystem med tanke på den inledda utvecklingen, planerar Hamnen ej att införa miljödifferentialiserade slussavgifter varför Hamnen yrkar på att motionärens yrkande lämnas utan åtgärd. Hamnen tillstyrker att en analys av stadens övriga möjligheter att minska utsläppen görs.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

## Motioner

2002:55

2002.55

**Motion av Svante Linusson (sp) om högre miljökrav till sjöss**

En stor del av Stockholms vatten är hotade av utsläpp och höga och stigande halter av föroreningar. En av de stora utsläppskällorna är båtmotorer. Motortyper som i tre decennier har varit förbjudna att använda på gräsklipparen till lands är fortfarande tillåtna att användas till sjöss och vad värre är nya dåliga motorer säljs fortfarande. I till exempel många tvåtaktsmotorer släpps stora delar av bränsleblandningen (bensin+olja) oförbränt genom motorn och rakt ut i vattnet. Även helt nya stora motorbåtar drar enorma mängder bränsle. Mycket mer än vad äldre motorer gjorde och med betydligt högre utsläpp som följd. Det är obegripligt att statsmakterna inte har genomdrivit en tuffare miljöpolitik med krav på låga utsläppsnivåer. Endast genom sådana hårda utsläppskrav från politiskt håll kommer tillräckligt att satsas på produktutveckling mot minskade utsläpp. Idag verkar tillverkarnas enda intresse vara ökat vridmoment. Denna släpphänthet från lagstiftarnas sida har drabbat många av Stockholms vatten mycket hårt och till skada för både växter, djur och människor. Vi har bara den senaste hösten fått flera rapporter om att fiskarna i våra vatten mår mycket dåligt.

Även om de totala utsläppen från trafik till lands är värre så står sjötrafiken för en betydande andel. Detta blir särskilt tydligt i trafikerade vatten som till exempel Årstaviken. Där har tidigare älskade badplatser belagts med badförbud då vattnet är så kraftigt förorenat. Vi måste vårda denna underbara del av staden som våra vatten är, så att de både är en fröjd för ögat och går att använda till bad och friluftsliv.

Vi måste från Stockholms stads sida dels uppvakta regering och riksdag med krav på hårdare regler, dels göra allt som står i vår makt att få ner föroreningarna. Ett sådant sätt är att införa differentierade avgifter vid slussning be-

roende på båt- och motortyp. Det skulle bli en uppmuntran till båtägare att byta ut gamla miljöterroriserande motorer till nyare bättre och till de som skaffar ny båt att köpa en med mindre negativa effekter för omgivningen. Det skulle också bättre spegla stockholmarnas välfärdsförluster, som t.ex. badförbud, och de kostnader staden har i form av rening och sanering. Staden har redan idag olika kajavgifter beroende på miljöprestanda.

Jag föreslår att kommunfullmäktige måtte besluta att

1. staten tillskrivs med begäran om högre miljökrav på båtmotorer
2. differentierade slussavgifter införs som styr mot mindre miljöterroriserande båtar och motorer
3. en analys av stadens övriga möjligheter att minska utsläppen görs.

Stockholm den 7 oktober 2002

*Svante Linusson*