

# Innehåll

<b>INNEHÅLL</b>	<b>4</b>
<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>6</b>
<b>SUMMARY</b>	<b>8</b>
<b>1. UPPDRAG, SYFTE OCH GENOMFÖRANDE</b>	<b>10</b>
1.1 Inledning	10
1.2 Uppdraget	10
1.2.1 Ursprunglig uppdragstext	10
1.2.2 Ändring av uppdraget	10
1.3 Syfte och avgränsningar	11
1.4 Utgångspunkter för uppdraget	11
1.5 Genomförande	13
1.6 Definitioner och förkortningar	13
1.7 Läsanvisning	15
<b>2. FRITIDSBÅTAR I SVERIGE</b>	<b>16</b>
2.1 Båtliv i Sverige	16
2.2 Generellt om båtbranschen	16
2.3 Generellt om produkten "fritidsbåt"	17
2.4 Det historiska avfallet och återvinningsbehovet	18
2.5 Hur omhändertas uttjänta fritidsbåtar idag i Sverige?	19
<b>3. ATT INFÖRA ETT PRODUCENTANSVAR FÖR FRITIDSBÅTAR I SVERIGE</b>	<b>21</b>
3.1 Naturvårdsverkets förslag	21
3.2 Producenters initiativ i andra medlemsländer	22
3.3 Ett svenskt system	23
3.3.1 Producentansvar för fritidsbåtar	24
3.3.2 Förutsättningar för våra tre olika förslag på lösningar	26
3.3.3 Finansieringsalternativ 1 – förfinansiering för nyförsålda båtar och pay-as-you-go för det historiska avfallet	27
3.3.4 Finansieringsalternativ 2 – Pay as you go	29
3.3.5 Finansieringsalternativ 3 - Återvinningsfond	30
3.3.6 Övriga finansieringsalternativ	31
3.3.7 Återvinningspremie	32
3.4 Konsekvensanalys	33

3.4.1	Konsekvenser finansieringsalternativ 1	35
3.4.2	Konsekvenser finansieringsalternativ 2	38
3.4.3	Konsekvenser finansieringsalternativ 3	38
3.4.4	Konsekvenser för olika aktörer av att införa ett producentansvar	41
3.4.5	Transaktionskostnader	43
3.5	Juridiska aspekter	46
<b>4.</b>	<b>ATT DRIVA FRÅGAN INOM EU FÖR ATT PÅ SIKT FÅ ETT PRODUCENTANSVAR FÖR FRITIDSBÅTAR INOM UNIONEN</b>	<b>48</b>
4.1	Naturvårdsverkets förslag	48
4.2	Producenters initiativ i andra länder	48
4.3	Det föreslagna svenska systemet i ett EU-perspektiv	51
4.3.1	EU:s regelverk	51
<b>5.</b>	<b>ATT KUNNA SPÅRA ÄGARE</b>	<b>53</b>
5.1	Naturvårdsverkets förslag	53
5.1.1	Vem är lämplig att driva fritidsbåtsregistret?	53
5.2	Fritidsbåtsregister	53
5.2.1	Fördelar med ett fritidsbåtsregister	54
5.2.2	Nackdelar med ett fritidsbåtsregister	54
5.2.3	Det tidigare obligatoriska fritidsbåtsregistret	54
5.2.4	Befintliga register i andra länder	56
5.3	Alternativa förslag till fritidsbåtsregister	56
5.4	Konsekvensanalys	57
5.4.1	Konsekvenser	58
5.5	Juridiska aspekter	60
<b>6.</b>	<b>ATT ÄNDRA REGLERNA FÖR ATT GE KOMMUNERNA BÄTTRE MÖJLIGHETER ATT OMHÄNDERTA VRAK</b>	<b>61</b>
6.1	Naturvårdsverkets förslag	61
6.2	Kommunens möjlighet att omhänderta fritidsbåtar	61
6.2.1	Nedskräpande och övergivna fritidsbåtar idag	62
6.3	Konsekvensanalys av författningsförslag och återvinningskampanj	64
<b>7.</b>	<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>67</b>
	<b>BILAGA 1: BESKRIVNING AV UTRÄKNINGEN AV BÅTÅTERVINNINGENS KOSTNADER.</b>	<b>69</b>
	<b>BILAGA 2: FÖRFATTNINGSFÖRSLAG</b>	<b>76</b>

# Sammanfattning

Antalet uttjänta båtar kommer att öka under de kommande åren. Med anledning av det uppdrog Regeringen Naturvårdsverket att föreslå:

1. ett system som ska förhindra uppkomsten av nedskräpande vrak,
2. hur ett producentansvar för fritidsbåtar kan införas på EU-nivå,
3. ett system för att kunna spåra ägare samt
4. en möjlighet för kommunerna att omhänderta nedskräpande och uppenbarligen övergivna båtar.

## 1. ATT INFÖRA PRODUCENTANSVAR FÖR FRITIDSBÅTAR I SVERIGE

Vi föreslår att ett producentansvarssystem innefattar följande steg: Den siste båtägaren transporterar båten till insamlingsplats. När båten lämnats på insamlingsplatsen övergår ansvaret till båtproducenterna som separerar farligt avfall, förbehandlar, demonterar och fragmenterar innan slutligt omhändertagande (energiutvinning e.d.). Återvinning av fritidsbåtar är idag framförallt ett praktiskt problem och ett finansieringsproblem, och inte lika mycket ett miljöproblem, men situationen kan komma att förändras allteftersom fler båtar blir uttjänta. Systemet ska förhindra uppkomsten av nedskräpande vrak vilket innebär att återvinningen behöver finansieras av annan aktör än den siste båtägaren. Ett utökat producentansvar föreslås där nuvarande båtproducenter, som släpper fritidsbåtar på den svenska marknaden, ska stå för sin framtida återvinning samt återvinning av de båtar som används idag. Vår förslag på lösning innebär att man bygger upp en återvinningsfond i branschen där ett fastställt belopp varje år sätts in för nyförsålda båtar. Ur fonden tas löpande medel för att bekosta återvinning av båtar som lämnas in. Om ett fritidsbåtsregister införs föreslår vi att båtägarna bister med 50 procent av kostnaderna för återvinning under de inledande 25 åren.

## 2. ATT DRIVA FRÅGAN INOM EU FÖR ATT PÅ SIKT FÅ ETT PRODUCENTANSVAR FÖR FRITIDSBÅTAR INOM UNIONEN

Kommissionen (DG Environment) arbetar för närvarande med informationsinsamling om båtar under 500 bruttotonnage där även fritidsbåtar ingår. Denna information presenteras under hösten 2011 och innefattar bland annat antal, volymer, material och ålder på befintliga båtar inom EU. För att tidigt ta initiativ och påverka inriktningen för ett införande av producentansvar för fritidsbåtar inom EU, bör svenska representanter medverka redan i detta skede. Regeringen föreslås föra fram och argumentera för ett producentansvar för fritidsbåtar inom DG Environments påbörjade arbetsområde.

## 3. ATT KUNNA SPÅRA ÄGARE

Som system för att spåra ägare föreslås ett obligatoriskt fritidsbåtsregister för alla fritidsbåtar som inte är registrerade i annat register med motsvarande spåringsmöjlighet. Registret måste minst innehålla en koppling mellan båten och ägaren

men bör innehålla liknande uppgifter som det tidigare obligatoriska fritidsbåtsregistret innehöll för att öka nyttan med registret.

#### 4. ATT ÄNDRA REGLERNA FÖR ATT GE KOMMUNERNA BÄTTRE MÖJLIGHETER ATT OMHÄNDERTA VRAK

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.