



Karin Hebel  
Tillstånd  
08-508 260 70  
karin.hebel@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2011-09-29

## **Naturvårdsverkets utredning och nedskräpande och uttjänta båtar. Svar på remiss**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden besvarar remissen till kommunstyrelsen med detta tjänsteutlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden justerar ärendet omedelbart

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Louise Bill  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Regeringen har givit Stockholms stad möjlighet att yttra sig över Naturvårdsverkets rapport Nedskräpande och uttjänta båtar. Kontoret ställer sig positivt till inrättandet av ett producentansvar till båtar samt att frågan drivs i EU, avvaktande till ett fritidsbåtsregister och negativt till ett införlivande av båtar som fordon enligt lagen om flyttning av fordon.

---

Bilaga 1: Sammanfattning av Naturvårdsverkets utredning Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar

Utredningen i sin helhet finns att tillgå på Naturvårdsverkets hemsida,  
[http://www.naturvardsverket.se/upload/30\\_global\\_meny/Yttranden/Yttranden-2011/Vad-kan-man-gora-at-overgivna-fritidsbatar/RU-Nedskrapande-och-uttjanta-fritidsbatar.pdf](http://www.naturvardsverket.se/upload/30_global_meny/Yttranden/Yttranden-2011/Vad-kan-man-gora-at-overgivna-fritidsbatar/RU-Nedskrapande-och-uttjanta-fritidsbatar.pdf)



## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom Tillståndsavdelningen

## Remissen

Kommunstyrelsen har remitterat utredningen för yttrande till trafik- och renhållningsnämnden senast den 30 september 2011. Utredningen i sin helhet finns att tillgå på

[http://www.naturvardsverket.se/upload/30\\_global\\_meny/Yttranden/Yttranden-2011/Vad-kan-man-gora-at-overgivna-fritidsbatar/RU-Nedskrapande-och-uttjanta-fritidsbatar.pdf](http://www.naturvardsverket.se/upload/30_global_meny/Yttranden/Yttranden-2011/Vad-kan-man-gora-at-overgivna-fritidsbatar/RU-Nedskrapande-och-uttjanta-fritidsbatar.pdf), medan en sammanfattning av utredningen återfinns i bilaga 1.

## Remissförslaget

Naturvårdsverket har utrett ett antal frågor på uppdrag av regeringen, mot bakgrund av antagandet att antalet uttjänta båtar kommer att öka under de kommande åren. Regeringen uppdrog åt Naturvårdsverket föreslå följande:

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

## Naturvårdsverkets utredning

Naturvårdsverket konstaterar i sin genomgång att problemet med nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar i Sverige idag inte är stort, men att det troligen är ett växande problem. De fritidsbåtar som i dag finns på marknaden omfattas inte av något producentansvar, likt t ex det regelverk som gäller för bilar.

Lagstiftningen beträffande omhändertagande av vrak är i dag långt ifrån komplett. Det är i lagen helt enkelt inte klarlagt vem som tar ansvaret, när en båts ägare inte gör det.

Rapporten innehåller en kunskapsöversikt, där det redogörs för återvinningssystem av båtar i Frankrike och Finland, samt läget i allmänhet i Europa.

Ett längre avsnitt behandlar olika typer av återvinningssystem, producentansvaret, samt hur återvinning ska konstrueras och finansieras.

## **Naturvårdsverkets förslag**

### **Inför producentansvar för fritidsbåtar i Sverige**

Det föreslagna systemet innebär 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 m.m.

### **Driv frågan 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 f.d. fritidsbåtsregistret innehöll föreslås ingå.

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

Naturvårdsverket menar 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.

### **Trafikkontorets synpunkter**

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 uttjänt båt kan enkelt aidentifiera 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 fritidsbåtregister 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 ”fordonsflyttningslag 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.

**SLUT**