



Handläggare: Jeanette Hagberg
Telefon: 08-508 27 467

Till
Miljö- och hälsoskyddsnamnden
2012-08-28 p. 14

Miljödepartementets promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar

Remiss från kommunstyrelsen, stadsmiljöroteln, dnr: 001119/2012

Förslag till beslut

1. Tillstyrka remissen med de synpunkter som anförs i detta tjänsteutlåtande.
2. Justera beslutet omedelbart.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Pia Winbladh Högfors
Avdelningschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat miljö- och hälsoskyddsnamnden Miljödepartementets promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar. I promemorian föreslås en ny lag som innebär att en kommun eller myndighet får rätt att flytta båtar och skrotbåtar i vissa fall. Lagförslaget avser båtar som är kortare än 12 m och smalare än 4 m för icke-yrkesmässig sjöfart, dvs fritidsbåtar.

Miljöförvaltningen är i huvudsak positiv till lagförslaget, men har vissa synpunkter och farhågor kring de kostnader som kan uppstå för kommunen. Förvaltningen ser också behov av de kommande föreskrifterna ger tydliga riktlinjer, bland annat för hur denna nya lag ska tillämpas i förhållande till miljöbalken och annan angränsande lagstiftning.



Förvaltningen föreslår därför att miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker remissen med de synpunkter som anförs i detta tjänsteutlåtande.

Bakgrund

Ärendet är relaterat till en rapport om nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar som nämnden yttrade sig över den 27 september 2011. Nämnden var 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 avvisade dock förslaget om ett införande av fritidsbåtregister.

Nu har Regeringskansliet tagit fram ett lagförslag som utvidgar möjligheten för kommunerna att omhänderta övergivna fritidsbåtar vilket remitterats till Stockholms stad och ett flertal andra instanser.

Enligt gällande rätt täcks inte alla de situationer där en flyttning av en båt kan vara befogad. Befintliga bestämmelser kräver ofta att ägaren till båten är känd, exempelvis miljöbalkens regler om verkställighet av förelägganden och bestämmelserna om särskild handräckning. De flesta befintliga regelverk omfattar också bara båtar som är övergivna och det är osäkert vilken befogenhet staten eller kommunen har att flytta en båt som inte är övergiven. Dessutom är befintliga bestämmelser svåröverskådliga eftersom det återfinns i ett stort antal olika författningar.

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 sannolikt att öka under de kommande åren. Till miljöförvaltningen inkommer ca 5 anmälningar om året gällande båtar (inte enbart fritidsbåtar) som ligger och läcker olja eller drivmedel i någon farled.

Som en jämförelse med fordon kan nämnas att staden ansvarar genom trafikkontoret för flyttning av fordon på gatumark, men även på tomtmark om markägaren begär det. Fordon kan flyttas om de anses vara fordonsvrak eller om de står trafikfarligt, hindrande eller är långtidsuppställda.

Innehållet i lagförslaget

I promemorian föreslås en ny lag om flyttning av båtar i vissa fall. Enligt lagen får regeringen meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt om det behövs för att skydda människors hälsa och miljön, undvika materiella skador eller upprätthålla ordningen till sjöss eller på land. Enligt den

föreslagna lagen får regeringen även meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt från en fastighet om fastighetsägaren begär det och båten har varit uppställd på fastigheten under minst en månad från det att fastighetsägaren uppmanat båtens ägare att flytta båten eller minst två månader från det att fastighetsägaren påbörjat försök att nå båtens ägare.

I promemorian föreslås även att den myndighet eller kommun som flyttar en båt enligt lagen ska lägga eller ställa upp båten så nära den plats där båten anträffades att den lätt kan återfinnas eller se till att båten efter flytten förvaras på en ändamålsenlig uppställningsplats som är avsedd för sådana flyttade båtar. Den myndighet eller kommun som beslutar om en flyttning av en båt föreslås även ha en skyldighet att så snart som möjligt underrätta ägaren om beslutet. Enligt förslaget ska i första hand ägaren av båten betala kostnaderna för flyttningen. I den mån kostnaderna inte kan tas ut av ägaren ska dessa kostnader bäras av staten eller kommunen. I promemorian föreslås även att äganderätten till båten kan övergå till staten eller kommunen om inte båten hämtas ut inom viss tid.

I promemorian görs även bedömningen att frågan om producentansvar för uttjänta båtar bör utredas vidare och att ett nytt båtregister inte bör införas.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2013.

Förvaltningens synpunkter

Förslaget överensstämmer i stort med de synpunkter som nämnden lämnade på remissen om nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar. Miljöförvaltningen är huvudsakligen positiv till lagförslaget som innebär att kommunen får rätt att flytta och omhänderta övergivna båtar på ett liknande sätt som övergivna bilar, men har synpunkter på delar av promemorian.

Kostnader för kommunen

Miljöförvaltningen anser att lagens uppbyggnad och det faktum att det är svårt att identifiera ägaren till en övergiven båt gör att kommunerna riskerar att få stå för orimligt höga kostnader för flytt av båtar.

I 19 och 20 § nämns att ägaren är ersättningsskyldig för ”de kostnader man haft för flyttningen”. I författningskommentarerna förtydligas visserligen att med kostnader för flyttningen avses såväl kostnader för personal som verkställer flyttningen som direkta kostnader för transporter eller utrustning som har varit nödvändiga för att genomföra flyttningen och att skyldigheten att betala ersättning för övriga kostnader som har vidtagits inkluderar kostnader för förvaring av båten



samt kostnader för att eftersöka ägaren samt kostnader som uppstått genom att en båt har flyttats till en sådan plats som avses.

Trots förtydligandet finns en risk för att vissa kostnader faller mellan stolarna. Det vore därför önskvärt med en annan formulering som täcker in alla kostnader som kommunen/myndigheten kan tänkas ha för denna hantering. Förvaltningen anser att det med nuvarande skrivning inte självklart att exempelvis markhyra för uppställningsplats, uppfyllande av vårdplikten enligt 13 § eller kostnad för delgivning via delgivningsman, kostnader för annonsering vid försäljning etc avses.

I 23 § framgår att båtägarens skyldighet att ersätta kostnader som uppstått i samband med flyttningen kvarstår även om äganderätten har övergått till kommunen eller staten, men endast i den mån som kostnaderna överstiger värdet av den aktuella båten. Av promemorian framgår följande:

”Att det är båtens värde som ska avräknas från ersättningen innebär att det inte nödvändigtvis är den summa som kommunen eller staten har erhållit vid en realisering av båtens värde som ska avräknas. Om båten har sålts under det aktuella marknadsvärdet ska istället båtens verkliga värde ligga till grund för beräkningen av ersättningen. Vi bedömningen av båtens verkliga värde ska dock de särskilda omständigheter som föreligger vid en försäljning i dessa situationer beaktas. En sådan omständighet kan t.ex. vara att myndigheten snabbt behöver avyttra båten för att undvika ytterligare kostnader för förvaring och på grund av att det inte går att sälja båten för samma pris som vid en försäljning under normala omständigheter.”

Förvaltningen anser att resonemanget om värdering av båten är felaktigt och otydligt vilket riskerar att leda till godtycke och långdragna processer om värderingen. Det riskerar också att ytterligare minska möjligheterna för kommunen att få kostnadstäckning för hanteringen av flyttade båtar.

Förvaltningen anser att man kan utgå ifrån att en kommun eller myndighet alltid behöver avyttra båten så snabbt som möjligt för att undvika kostnader. Förvaltningen anser att det vore bättre att ha ett ramverk för hur försäljning ska ske och att man sedan låter det faktiska försäljningspriset ligga till grund för beräkning av vilket belopp som skiljer mellan kostnader för hantering och intäkt från försäljning. Om en båtägare överger sin båt och inte hämtar ut den i tid får denne acceptera att båten säljs till det pris som styrs av efterfrågan vid just den



tidpunkten, dvs marknadspriset. Då kan man inte förvänta sig samma pris som om båten sålts under normala omständigheter, vid rätt tid på säsongen etc.

När det gäller fordon så får kommunen mycket sällan ersättning för de kostnader som är förenade med att flytta omhändertagna bilar. Detta trots att det finns ett bilregister med uppgifter om ägare. Det förekommer dessutom att bilägare anmäler bilen som stulen för att undvika att hållas ansvarig för de kostnader som uppstår vid omhändertagande av fordonet.

Det är sannolikt att problemet med att få ersättning för kostnader kommer att vara ännu större när det gäller båtar. Förvaltningen anser att man bör se över förslaget för att minimera möjligheten att undgå betalningsansvar genom en falsk anmälan om stöld. Förvaltningen anser att det är viktigt att minimera samhällskostnaden genom att exempelvis hålla kraven på lagringstid på uppställningsplats till ett minimum. Som en jämförelse har Naturvårdsverket nyligen föreslagit en sänkning av kravet på lagringstid från 3 månader till 6 veckor för omhändertagna fordon.

Förvaltningen anser vidare att regeringen bör utarbeta ett förslag för kommuner och myndigheter ska ersättas för de kostnader som omhändertagande av uttjänta bilar genererar.

Samspel med annan lagstiftning såsom miljöbalken

Miljöförvaltningen anser att det i kommande föreskrifter eller råd behöver förtydligas hur denna lag är tänkt att samspela med miljöbalken och annan lagstiftning. Gäller reglerna överlappande eller parallellt? I promemorian finns följande text om hur gällande regler ger kommunen vissa möjligheter att flytta båtar och skrotbåtar utan ägarens medgivande.

”På miljöbalkens område är det enligt 15 kap 30 § förbjudet att skräpa ner utomhus på en plats som allmänheten har tillträde eller insyn till. En båt som befinner sig på sådan plats, och är i ett sådant skick att den kan anses skräpa ner, kan således aktualisera ett ansvar för nedskräpning för dess ägare. Enligt 26 kap. 9 § miljöbalken har nämnden rätt att meddela de förelägganden och förbud som behövs för att balken ska efterlevas. Ett sådant föreläggande kan t ex innebära en uppmaning att båten ska flyttas. Om föreläggandet inte följs kan tillsynsmyndigheten ansöka om verkställighet hos kronofogdemyndigheten. Ett föreläggande enligt miljöbalken kräver att ägaren till det föremål som skräpar ner är känd.”



Med en ny lag kan det uppstå en rad frågor om hur den ska tillämpas även i relation till annan lagstiftning.

Risk för att lagen missbrukas av båtägare

I promemorian nämns inget om straffsanktioner för båtägare som överger sin båt eller skrotbåt. Det system som byggs upp genom denna nya lag riskerar tvärtom att öppna en bekväm väg för båtägare att avhända sig problemet med att skrota sin båt på kommunen. Förvaltningen anser att lagförslaget och kommande föreskrifter bör ses över för att minimera risken för att lagen missbrukas.

Förtydligande lagen i föreskrifter och råd

I promemorian slås fast att föreskrifter bör lägga fast en tydlig ansvarsfördelning mellan myndigheter och kommuner om hur flyttning ska verkställas, liksom närmare bestämmelser om förvaring, rutiner för att eftersöka ägare med mera. Förvaltningen instämmer i detta och vill gärna tillägga att det är önskvärt med detaljerad och praktisk vägledning i fall där ägaransvaret är otydligt exempelvis i fall med dödsbon, konkursförvaltare, egendom som är utmätt av kronofogden etc.

Förebygg behovet av flyttning

Förvaltningen är positiv till förslaget att utreda frågan om producentansvar för uttjänta båtar vidare och föreslår att man i detta arbete ägnar särskild uppmärksamhet åt att bygga upp ett system som främjar entreprenörskap för skrotning av båtar och som gör det enkelt för båtägare att på laglig väg göra rätt när det är dags att skrota en fritidsbåt. I dagsläget finns bara en enda båtskrot i landet och den tar emot 50-100 båtar per år. Förvaltningen anser att det är viktigt att man förebygger problem och minimerar behovet att omhänderta båtar i enlighet med den lag som nu föreslås.

Möjlighet till snabbare ingripande

De tidsfrister som anges i 10 § är 1 resp. 2 månader. Det är rimligt i de allra flesta fall men förvaltningen anser att det kan finnas fall där ett ingripande behöver göras snabbare, till exempel om en övergiven båt riskerar att läcka stora mängder bränsle i ett vattenskyddsområde med dricksvattentäkt. Förvaltningen föreslår att man överväger att införa en möjlighet att i vissa fall kunna flytta båtar med kortare tidsfrist.

Möjligheten att överklaga

I 25 § står att beslut om flyttning av båtar enligt denna lag inte får överklagas. Förvaltningen har ingen invändning mot att själva beslutet om flyttning inte får överklagas. Däremot anser förvaltningen att detta bör avgränsas till att gälla enbart



själva beslutet om flyttning. Övrig hantering bör kunna överklagas, såsom värdering av kommunens kostnad för flyttningen etc. Detta bör i så fall förtydligas i lagtexten.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis anser förvaltningen att det är positivt att kommunen genom en ny lag får möjlighet att flytta båtar och skrotbåtar, men föreslår att vissa delar av förslaget justeras i enlighet med de synpunkter som lämnas i detta yttrande.

Slut

Bilaga 1: Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar