

Naturvårdsverkets rapport om Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar (M2011/2439/Ke).

Havsmiljöinstitutet ger i detta yttrande både generella och mer specifika kommentarer på förslaget. Först följer en sammanfattning och därefter generella respektive detaljerade kommentarer.

Sammanfattning

Havsmiljöinstitutet instämmer i att det bör finnas ett system för att ta hand om uttjänta båtar. En metod bör etableras då båtarna annars riskerar att utgöra ett problem för såväl miljön som för säkerheten.

Havsmiljöinstitutet delar inte rapportens ansats att nedskräpning utgör det huvudsakliga miljöproblemet. De miljömässiga effekter som uppkommer vid skrotning av båtar behöver belysas, exempelvis kan farliga substanser och komponenter ge upphov till miljö- och hälsoproblem. Att belysa den problematiken har i och för sig inte varit ett uttalat krav för utredarna – men bör ses i relation till de miljöproblem som förslaget är till för att lösa. Havsmiljöinstitutet föreslår att en miljökonsekvensbeskrivning över förslaget tas fram.

Generella synpunkter

För närvarande saknas i samhället såväl etablerade rutiner som erfarenheter av vad man bör göra för att ta hand om uttjänta båtar. Båtagare har därmed både brist på möjligheter och bristande kunskap om hur de ska bete sig för att utrangera uttjänta båtar. Havsmiljöinstitutet anser att det är nödvändigt att utforma ett system för hur båtägare, båtproducenter, återvinningsindustri och övriga samhälle ska samverka för att omhänderta uttjänta båtar. Havsmiljöinstitutet vill påpeka att nedskräpning kan bero såväl på brist på möjligheter och kunskap utöver de ekonomiska orsaker som föreslås i rapporten.

Havsmiljöinstitutets påpekar att utredningen saknar en beskrivning av miljökonsekvenserna såväl för förslaget som för ett nollalternativ vilket gör att värdering av den miljömässiga nyttan försvåras. Riskerna för miljö och hälsa vid skrotningshanteringen bör också beskrivas. Det blir därigenom svårt att värdera nyttan

av de föreslagna åtgärderna i relation till andra samhällliga kostnader. Det vore önskvärt att de miljömässiga konsekvenserna belystes och kostnadssattes tydligare.

Havsmiljöinstitutet ställer sig positiv till att producentansvar införs för båtindustrin, men efterlyser ytterligare analyser och klara riktlinjer för vad som ingår i producentansvar. Utöver rapportens gränsdragning om *var* ansvaret inträder bör *målet* för ansvaret göras tydligt.

Havsmiljöinstitutet vill även påpeka att det behövs direktiv för hur demontering och skrotning ska gå till för att inte skada miljö eller hälsa. Det är bland annat viktigt att man innan man börjar demontera en båt gör en översyn för att ta reda på vilka farliga substanser som finns i båten. I detta ingår att ta reda på om det finns färglager kvar som innehåller exempelvis tennorganiska föreningar som tributyltenn (TBT), vilka är starkt giftiga både mot människa och organismer i omgivningen. Andra farliga substanser och metaller kan finnas i elektroniska komponenter, bromerade flamskyddsmedel i textilier, oljor mm.

Havsmiljöinstitutet anser att den metod som används att beräkna avgifter för producenter bör innehålla incitament för båtbyggare att bygga båtar som är långlivade, lätta att destruera och miljövänliga. Här bör också enskilda båtbyggares miljöhänsyn i tillverkningsprocessen beaktas.

För det *historiska beståndet* av båtar är Havsmiljöinstitutet tveksam till att all skrotning ska finansieras av *nu verksamma* producenter och importörer. Havsmiljöinstitutet efterlyser i det sammanhanget en tydligare beskrivning av den situation som kan förväntas om ingen annan åtgärd genomförs än att båtbranschen sätter upp ett fungerande praktiskt system för att ta emot båtar. I vilken omfattning kan man förvänta sig att fritidsbåtar som betraktas som uttjänta av sina ägare kommer att överges?

Nedan följer några synpunkter som relaterar till respektive kapitel:

Kapitel 1

I och med att definitionen på fritidsbåt exkluderar båtar avsedda endast för tävlingsbruk, så är konsekvensen att kappseglingsbåtar samt tävlingsbåtar för motorsport inte är inkluderade. Sådana kan produceras i enstaka exemplar eller längre serier – men är ofta byggda av extrema material och har en kort livslängd.

Havsmiljöinstitutet ifrågasätter att dessa exkluderas från en rutin hur de ska hanteras när de skrotas.

Kapitel 2

Havsmiljöinstitutet vill påpeka att segelbåtars köl och mast har ett materialvärde. Tex kan en blyköl på 1 ton ge ett skrotvärde på uppskattningsvis 12000 kr. Även järnkölar och aluminiummaster har ett marknadsvärde som skrot.

Kapitel 3

- Sid 30, första stycket: ”Beloppet ska.....till vikt”: Genom att koppla en avgift per nysåld båt till återvinningskostnaden av samma båt får branschen ett incitament till att utveckla mer lättåtervunna båtar. Kostnaden för att i sinom tid skrota dessa nya båtar kommer därigenom att bli väsentligt lägre än kostnaden för att skrota äldre båtar. En konsekvens av detta blir dock underfinansiering för att skrota de äldre båtarna som är dyrare att skrota. Skrotning av dessa kommer dock att fordra finansiering först.
- Sid 31, andra stycket. ”Ett alternativ.....för producenterna”: En självfinansierande avgift för båtägare för att skrota sin båt ter sig som ett riskabelt alternativ. Här kan en situation uppstå där skötsamma båtägare får finansiera mindre skötsamma båtägares kvittblivning av sin båt. Det är inte osannolikt att båtägare med svårt slitna båtar inte har dessa försäkrade och inte heller kommer att anmäla sitt innehav till ett register. De kan då komma att välja andra metoder att bli kvitt sina båtar som förorsakar betydligt större följdskostnader (exempelvis lämna i naturen, sänka, sätta på drift). I slutänden leder till att övriga båtägare som ingår i ett register eller samhället får bära dessa kostnader. Systemet med en avgift ter sig ur rättvisesynpunkt vanskligt och bör då kompletteras med någon form av storleksrelaterad skrotningspremie.
- Sid 41, andra och fjärde stycket: Att helt lägga ansvaret på producenterna kan leda till att produktion i länder med högt kostnadsläge drabbas till förmån för lågprisländer med sämre utvecklat regelverk. Ur svensk synpunkt är detta ingen stor industrisektor men den är betydelsefull för att skapa arbetstillfällen i regioner med få alternativa arbetstillfällen och har kulturhistoriskt värde.

Kapitel 5

Havsmiljöinstitutet ställer sig positiv till ett båtregister som underlättar att man kan spåra ägare till olika båtar. Det finns dock en risk att båtägare vars båtar är i sådant skick att de kommer att behöva skrotas inom en nära framtid inte kommer att anmäla sig till ett register som medför en skrotningsavgift. För att upprätta ett sådant register kommer man att behöva utgå från försäkringsbolagens register. Om ett incitament uppstår för att inte försäkra sin båt finns inte heller något skydd för de skador båten kan förorsaka på andras egendom eller person. För de båtar vars skrotning ligger närmast i tiden kan då uppstå en situation där det saknas finansiering eller att den får bäras av andra båtägare samtidigt som båtarna saknar försäkring. Risken för en sådan händelseutveckling bör utredas ytterligare.

I ärendet har Åke Hagström beslutat. Eva-Lotta Sundblad (vetenskaplig koordinator) har varit sammankallande. I handläggningen har också Carl Rolff (miljöanalytiker SU) och docent Britta Eklund (SU) deltagit.

Havsmiljöinstitutet är ett samarbete mellan Göteborgs universitet, Stockholms universitet, Umeå universitet och Linnéuniversitetet.

Åke Hagström