Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar

NATURVÅRDSVERKET

Naturvårdsverkets ärendenummer: NV-01515-10
Omslag: Foton – Båtskroten Sverige AB

Innehåll

INNEHÅLL **4**

SAMMANFATTNING **6**

SUMMARY **8**

1. UPPDRAG, SYFTE OCH GENOMFÖRANDE **10**
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

2. FRITIDSBÅTAR I SVERIGE **16**
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

3. ATT INFÖRA ETT PRODUCENTANSVAR FÖR FRITIDSBÅTAR I SVERIGE **21**
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

4. ATT DRIVA FRÅGAN INOM EU FÖR ATT PÅ SIKT FÅ ETT PRODUCENTANSVAR FÖR FRITIDSBÅTAR INOM UNIONEN 48
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

5. ATT KUNNA SPÅRA ÄGARE 53
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

6. ATT ÄNDRA REGLERNA FÖR ATT GE KOMMUNERNA BÄTTRE MÖJLIGHETER ATT OMHÄNDERTA VRAK 61
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

7. KÄLLFÖRTECKNING 67

BILAGA 1: BESKRIVNING AV UTRÄKNINGEN AV BÅTÅTERVINNINGENS KOSTNADER. 69

BILAGA 2: FÖRFATTNINGSFÖRSLAG 76

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 bistår 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 spårningsmöjlighet. Registret måste minst innehålla en koppling mellan båten och ägaren

men bör innehålla liknande uppgifter som det tidigare obligatiriska 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.

Summary

The number of end of life boats will increase in the years to come. In response to this problem, the Swedish Government commissioned the Swedish Environmental Protection Agency (Naturvårdsverket) to propose:

1. a system that will prevent end-of-life boats from becoming abandoned,
2. how producer responsibility for recreational craft can be introduced at EU level,
3. a system for tracing owners, and
4. a possibility for municipalities to deal with abandoned boats.

1. INTRODUCING PRODUCER RESPONSIBILITY FOR RECREATIONAL CRAFT IN SWEDEN

We propose an extended producer responsibility that includes the following elements: the final boat owner transports the boat to a collection point. Once the boat has been left at the collection point, responsibility passes to the boat manufacturers, who separate out hazardous waste, and pretreat, dismantle and fragment the craft before final disposal (energy recovery, etc.). At present, recycling of recreational craft is predominantly a practical and a financial problem, and to a lesser extent an environmental issue. However, the situation may well change, as more boats reach the end of their lives. The system should prevent end of life boats from becoming abandoned, which implies that recycling needs to be financed by someone else than the final boat owner. We propose a system with an extended producer responsibility where the current boat manufacturers, who place recreational craft on the Swedish market, assume responsibility for the future recycling of craft, as well as the recycling of boats already in use. Our proposed solution involves setting up a recycling fund within the industry, where a fixed amount is set aside for each new boat that is placed on the Swedish market. These funds will then be used to cover the cost of recycling of the end of life boats. If a recreational craft register is introduced, we propose that boat owners contribute with 50 per cent of the costs of recycling during the first 25 years.

2. PURSUING THE ISSUE AT EU LEVEL, WITH THE AIM OF INTRODUCING PRODUCER RESPONSIBILITY FOR RECREATIONAL CRAFT WITHIN THE EU

The European Commission (DG Environment) is currently collecting information regarding boats below 500 gross tonnage, including recreational craft. This information will be published during the autumn in 2011 and will include details about numbers, volumes, materials, and ages of existing boats in the EU, among other facts. In order to take the initiative early on and influence the direction of any introduction of a producer responsibility for recreational craft in the EU, Swedish representatives should be involved at this stage. The Government is proposed to suggest and advocate for a producer responsibility for recreational craft on the topics of investigation by DG Environment.

3. A POSSIBILITY TO TRACE OWNERS

It is proposed that a suitable system for tracing owners would be a compulsory recreational craft register encompassing all recreational craft not registered elsewhere with corresponding traceability. The register must record, as a minimum, one link between the boat and the owner, but should also include information similar to that contained in the former compulsory registration scheme for recreational craft, thereby increasing the usefulness of the register.

4. CHANGING THE LEGISLATION TO ENABLE MUNICIPALITIES TO BETTER DEAL WITH WRECKS

The municipalities should be given the capability to deal with abandoned boats in the same manner as abandoned vehicles. The Swedish Environmental Protection Agency proposes that amendments be made to the Act (1982:129) and the Ordinance (1982:198) on Moving Vehicles in Certain Cases, so that these statutes also cover abandoned boats.

1. Uppdrag, syfte och genomförande

1.1 Inledning

Den 1 november 2007 fick Statskontoret i uppgift att utreda och lämna förslag på vem som bör ha rätt eller skyldighet att omhänderta, sanera och flytta skeppsvrak och ägarlösa båtar. Statskontoret överlämnade rapporten Vrak och ägarlösa båtar (2008:6) där problematiken med bland annat nedskräpning beskrivs.

1.2 Uppdraget

Regeringen uppdrog den 21 december 2009 åt Naturvårdsverket att föreslå ett system för omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar samt, utifrån Statskontorets förslag, föreslå ett system för att spåra ägare, forsla bort och eventuellt skrota övergivna nedskräpande fritidsbåtar.

1.2.1 Ursprunglig uppdragstext

> Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar
>
> Antalet uttjänta fritidsbåtar i bl.a. plast och aluminium kommer att öka under de kommande åren. Naturvårdsverket ska föreslå hur ett system för omhändertagande av uttjänta små fartyg, från fritidsbåtar till små skutor, kan inrättas i syfte att förebygga uppkomsten av nedskräpande vrak. Vidare ska Naturvårdsverket – utifrån Statskontorets förslag och remissinstansernas yttrande om möjligheten för kommunen att omhänderta nedskräpande eller uppenbarligen övergivna båtar (Statskontorets rapport Vrak och ägarlösa båtar, 2008:6) – föreslå ett system som gör det möjligt att spåra ägare, forsla bort och eventuellt skrota övergivna nedskräpande fritidsbåtar. Eventuella förslag till förändringar i regelverket ska ske i form av författningsförslag. Konsekvenserna för företagen av författningsförslag ska redovisas. För åtgärdsförslag som medför finansiella kostnader ska förslag på finansiering redovisas. Uppdraget ska lämnas till Regeringskansliet (Miljödepartementet) senast den 31 mars 2011.

1.2.2 Ändring av uppdraget

Den 24 mars 2011 fattade regeringen beslut om ändring av tidigare lämnat uppdrag. Ändringarna innebar en ny redovisningspunkt samt nytt datum för redovisning:

> Regeringen anser att Sverige bör verka för att ett producentansvar för fritidsbåtar införs på EU-nivå. Regeringen uppdrar därför åt Naturvårdsverket att, efter samråd med Transportstyrelsen, föreslå hur ett producentansvar kan utformas inom EU för sådana båtar som definieras som fritidsbåtar enligt rådets direktiv 2003/44/EG av den 16 juni 2003 om ändring av direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar. Uppdraget är en utvidgning av det pågående uppdraget och därmed bör förslaget till nationellt system även omfattning och utformning av ett tänkt producentansvar inom EU beaktas. Redovisningen ska ske till Regeringskansliet (Miljödepartementet) senast den 30 juni 2011.

NATURVÅRDSVERKETS TOLKNING AV TILLÄGGSUPPDRAGET

Att föreslå ett nytt producentansvarsförslag som är anpassat efter alla länders behov och förutsättningar inom EU innebär ett mycket omfattande och tidskrävande arbete. Dessutom genomför en grupp konsulter ett omfattande inventeringsprojekt på uppdrag av Kommissionen. Resultatet ämnar bland annat att visa på förutsättningar för och krav på ett framtida system för omhändertagande av båtar.

Efter avstämning med miljödepartementet tolkar Naturvårdsverket tilläggsuppdraget enligt följande. Uppdraget baseras på det föreslagna nationella systemet. Det svenska systemets styrkor och svagheter vägs i ett EU-perspektiv. Grundbultarna för ett system samt inom vilket forum som ett producentansvar för fritidsbåtar bör drivas inom EU tas fram. I tilläggsuppdraget ingår även att beskriva de två andra producentansvarssystem som finns för uttjänta båtar samt hur det svenska föreslagna systemet skiljer sig från dem.

1.3 Syfte och avgränsningar

Uppdraget syftar till att förebygga uppkomsten av nedskräpande vrak, samt att göra det möjligt att spåra ägare och att forsla bort och eventuellt skrota övergivna nedskräpande fritidsbåtar.

Uppdraget är avgränsat till fritidsbåtar (enligt definitionen i rådets direktiv 2003/44/EG av den 16 juni 2003 om ändring av direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar), utom i fallet om kommuners möjlighet att forsla bort övergivna nedskräpande båtar.

Förslagen i rapporten baseras på grunderna och syftena som gavs i uppdraget. Det finns även andra aspekter och fördelar med andra lösningar men dessa har inte varit avgörande vid val av system.

1.4 Utgångspunkter för uppdraget

Dagens övergivna och nedskräpande fritidsbåtar är inte ett stort miljömässigt problem i Sverige. Det finns enstaka större nedskräpande båtar som utgör ett stort problem för myndigheterna. Kostnaden för omhändertagande samt de bristande juridiska möjligheterna är ofta grunden till problemen.

Inom EU däremot överges många fritidsbåtar, främst i hamnar, delvis på grund av bristande incitament för ägaren att lämna in båten för återvinning. Troligtvis är återvinningen av fritidsbåtar mer av ett finansieringsproblem än ett miljöproblem. Till skillnad från stora fartyg så måste man betala för att återvinna en fritidsbåt. [1]

[1] Personlig kommunikation, DG Environment.

Under slutat av 60-talet ökade försäljningen av plastbåtar markant i Sverige. Som uppdragstexten antyder förväntas antalet uttjänta fritidsbåtar att öka under de kommande åren.

Här följer några relevanta kommentarer från remissinstansernas svar på Statskontorets rapport (2008:6).

PROBLEMETS KARAKTÄR OCH OMFATTNING

Rikspolisstyrelsen uppger att det finns ca 30-40 nedskräpningsliknande fartyg inom Stockholms län som inte är fritidsbåtar utan faller under kategorin skepp enligt sjölagen (1994:1009).

Länsstyrelsen i Hallands län konstaterar att övergivna båtar, skutor och pråmar knappast utgör ett frekvent nedskräpningsproblem i länet. När de förekommer kan de däremot innebära långdragna ärenden för att ägarna kan vara svåra att finna eller komma till tals med, och det är oftast kostnaden som hindrar att åtgärderna kommer till stånd.

Göteborgs stad konstaterar att vrak och ägarlösa båtar är ett ofta förekommande problem inom kommunen.

Kommunförbundet i Stockholms län (KSL) anser att nedskräpningsfallet är ett allmänt förekommande och mångårigt problem, varför det bör vara tillräcklig grund för att konkreta åtgärder ska kunna presenteras.

ANSVARSFÖRDELNING

Rikspolisstyrelsen påpekar att en förundersökning ska inledas om ett vrak eller en båt är att anse som nedskräpning enligt miljöbalken. Kommunen och övriga tillsynsmyndigheter har en skyldighet att anmäla misstänkt miljöbrottslighet till polis eller åklagare enligt 26 kap. 2 § miljöbalken. Om förundersökningen inleds ska det enligt 23 kap. 2 § rättegångsbalken bl.a. utredas om någon skäligen kan misstänkas för brottet. Vid ett nedskräpningsfall torde den misstänkte ofta vara densamma som ägaren av båten eller vraket. Om det inte går att finna någon skäligen misstänkt för brottet, vilket kan vara svårt om det gäller en mindre omärkt båt där ägaranspråk saknas, ska förundersökningen läggas ner enligt 23 kap. 4 § rättegångsbalken. Därutöver finns det inget ytterligare ansvar för Polisen att utreda ägarförhållandena vid nedskräpning.

FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER

Länsstyrelsen i Östergötland menar att införande av ett båtregister inte bara förenklar för myndigheterna att finna en ägare utan också utgör en viktig del i rättssäkerheten för den person som annars felaktigt kan komma att utpekas som ägare. Länsstyrelsen menar även att det är viktigt att en organisation byggs upp för att ta hand

om uttjänta båtar och andra typer av vattenfarkoster för att framöver undvika nedskräpning.

Malmö kommun anser att registreringen av båtar bör likna registrering av fordon. De menar vidare att frågan om ägarrättsövergång och inteckningar i vraket eller båten måste lösas.

Göteborgs stad instämmer med utredningen att ett införande av försäkring eller avgift vid nyförsäljning och ett återinförande av register för fritidsfartyg kan vara en lösning på längre sikt.

1.5 Genomförande

Uppdraget är utfört av Naturvårdsverket. Klas Lundgren (projektledare), miljöekonomerna Elisabet Kock och Anneli Andersson, juristen Ulrika Gunnesby samt handläggarna Helen Lindqvist och Anna Fråne har deltagit i framtagande av underlag samt förslag.

Tilläggsuppdraget har utretts tillsammans med Transportstyrelsen.

En telefonintervju med 53 slumpmässigt utvalda kommuner har utförts i syfte att undersöka nuvarande upplevda problem med uttjänta fritidsbåtar.

Ett referensgruppsmöte hölls den 29 november 2010. Närvarande var representanter från Sweboat, Båtskroten Sverige AB, Stena Recycling, Transportstyrelsen, Sjösportens Samarbetsdelegation (genom Svenska Båtunionen) och Svensk Försäkring (f.d. Försäkringsförbundet).

Den 27 april 2011 hölls en hearing där utredda förslag presenterades och diskuterades. Deltagare på hearingen var representanter från Consortis Miljöansvar AB, Transportstyrelsen, Kustbevakningen, Båtskroten Sverige AB, Svenskt marintekniskt forum, Håll Sverige Rent, Sweboat och SKL.

Consortis Miljöansvar AB har bistått med rådgivning angående utformning av producentansvarssystem för fritidsbåtar.

1.6 Definitioner och förkortningar

I den här rapporten använder vi följande definitioner och förkortningar.

Bruttotonnage: förkortas GT från engelskans gross tonnage och baseras på fartygets totala inneslutna volym.

Båtproducent: Fysisk eller juridisk person som sätter en fritidsbåt på den svenska marknaden.

ELB: Båt som blivit uttjänt (End of Life Boat).

Fritidsbåt: varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ och framdrivningssätt, med en skrovlängd från 2,5 meter till 24 meter.

> Följande omfattas inte av definitionen fritidsbåt i denna rapport:
> i) båtar avsedda endast för tävlingsbruk, inbegripet roddtävlingsbåtar och övningsroddbåtar som betecknas så av tillverkaren,
> ii) kanoter och kajaker, gondoler och vattencyklar,
> iii) vindsurfingbrädor,
> iv) surfingbrädor, inklusive motordrivna surfingbrädor,
> v) veteranbåtar i original och individuellt byggda kopior av veteranbåtar konstruerade före 1950, byggda huvudsakligen av ursprungligt material och betecknade som sådana av tillverkaren,
> vi) experimentbåtar, såvida de inte därefter släpps ut på gemenskapsmarknaden,
> vii) båtar byggda för eget bruk, förutsatt att de därefter under en femårsperiod inte släpps ut på gemenskapsmarknaden,
> viii) båtar som är särskilt avsedda för att ha besättning och befordra passagerare kommersiellt, oavsett antalet passagerare,
> ix) undervattensbåtar,
> x) svävare,
> xi) bärplansbåtar,
> xii) ångbåtar med yttre förbränning som drivs med kol, koks, ved, olja eller gas.

Fritidsbåtsdirektivet: Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar.

FRP: Fiberförstärkt polymer (fibre-reinforced polymer).

GRP: Glasfiberförstärkt plast (glass-reinforced plastic/glass fiber-reinforced plastic).

Historiskt avfall: Avfall från produkter som satts på marknaden före införandet av producentansvar och som ännu inte blivit avfall när producentansvaret införs.

ICOMIA: Den internationella båttillverkarorganisationen (International Council of Marine Industry Associations).

Pay-as-you-go: En ekonomisk modell som innebär att kostnaderna för återvinning fördelas löpande mellan producenterna i enlighet med den aktuella marknadsfördelningen när nya produkter placeras på marknaden.

1.7 Läsanvisning

För att enklast och tydligast besvara uppdraget, disponerar vi rapporten enligt följande.

I kapitel 2 ger vi en kort sammanfattad information om Sveriges båtliv, den svenska båtbranschen, fritidsbåtsbeståndet i Sverige samt hur det framtida återvinningsbehovet troligtvis ser ut och hur omhändertagande av fritidsbåtar sker idag.

I kapitel 3 föreslår vi ett system för omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar i Sverige som förebygger uppkomsten av vrak. Systemet innefattar olika aktörers ansvar och hur omhändertagandet ska finansieras. För att ytterligare ge incitament för båtägare att lämna båten till återvinning beskrivs även en återvinningspremie. Konsekvenser för de inblandade aktörer av förslaget samt alternativa finansieringsalternativ presenteras. I kapitlet ingår även en beskrivning av de två andra länder inom EU där producenterna har tagit initiativ för omhändertagande av fritidsbåtar.

I kapitel 4 ger vi ett förslag på hur Sverige kan börja arbeta för att på sikt få till ett gemensamt producentansvarssystem i hela unionen. Vi beskriver även det gemensamma regelsystemet för fritidsbåtar i EU samt hur man arbetat med producentansvar för fritidsbåtar i andra länder. Denna del av uppdraget har vi stämt av med Transportstyrelsen.

I kapitel 5 föreslår vi ett obligatoriskt fritidsbåtsregister för att kunna spåra ägare till övergivna fritidsbåtar. Det tidigare svenska fritidsbåtsregistret beskrivs och några register i andra länder presenteras. Fördelar och nackdelar med ett fritidsbåtsregister belyses och alternativa förslag till ett fritidsbåtsregister presenteras.

I kapitel 6 beskriver vi hur kommunerna arbetar med övergivna båtar och konsekvenserna av att omhänderta de båtar som är övergivna idag. Vi ger även förslag på de lagändringar som behövs för att kommunerna ska ha rätt, men inte skylighet, att omhänderta övergivna fritidsbåtar.

2. Fritidsbåtar i Sverige

2.1 Båtliv i Sverige

17,8 procent av de svenska hushållen äger en eller flera båtar. Cirka 38 procent av Sveriges vuxna befolkning (mellan 20 och 74 år) har vistats i fritidsbåt det senaste året. Vanligaste användningsområdena är dagsturer och fisketurer. Totalt användes i genomsnitt cirka 134 000 båtar per dag under perioden maj t.o.m. september 2010. Andelen båtar som det går att övernatta i är knappt 23 procent. Drygt två tredjedelar av båtarna är försäkrade, drygt 40 procent via båtförsäkring och 26 procent via hemförsäkring. Tre av fyra båtägare tycker att båtlivet påverkar deras hälsa ganska eller mycket positivt.[2]

2.2 Generellt om båtbranschen

Värdet av båtproduktionen i Sverige ligger på cirka 3 miljarder kronor årligen. Båtförsäljningen i Sverige inklusive moms uppgår i Sverige till ca 4,75 miljarder kronor i konsumentledet. Motor- och tillbehörsförsäljning tillkommer med ca 2 miljarder kronor exkl. moms, som när de går ut via handels- och serviceföretag motsvarar omkring 4 miljarder kronor i konsumtion. [3]

I Sverige finns idag ett 30-tal företag som tillverkar båtar i en affärsmässig omfattning samt ett antal mindre fåmansföretag som tillverkar ett fåtal båtar på beställning till privatpersoner och företag. Endast ett fåtal av företagen har fler än 50 anställda. Produktionen i de större företagen är mellan 18-3 500 enheter per år. [4]

I Sverige såldes det omkring 7 200 båtar år 2010. 5 350 båtar exporterades till ett värde av 1,2 miljarder kronor. Den största exportmarknaden är Norge, Danmark, England och Tyskland.[5]

Av det totala antalet sålda båtar på den svenska marknaden omfattar den svenska produktionen ca 60 procent, resten är importerade båtar främst från länder inom Europa men även från USA. Båtimporten uppgick år 2010 till 600 miljoner kronor och 8 500 båtar. Det finns ingen tillgänglig statistik över hur stor privatimporten är men det finns gissningar på 1 000 – 2 000 båtar per år. Det stora importlandet är USA och sedan troligtvis Tyskland och Storbritannien. Vinstmarginalen

[2] Båtlivsundersökningen 2010

[3] Fakta om båtlivet i Sverige 2011

[4] Personlig kommunikation Sweboat

[5] Fakta om båtlivet i Sverige 2011

i detaljistledet är oerhört skiftande, men ligger runt 10 – 25 procent, beroende på båtens värde.[6]

Antalet svenska båttillverkare har sjunkit drastiskt efter 90-talskrisen samt införandet av fritidsbåtsdirektivet. Införandet av direktivet medförde en omfattande process kring godkännande av båtar samt ett komplicerat regelverk som gjorde att många svenska båttillverkare som inte klarade av att hantera detta kunskapsmässigt och ekonomiskt upphörde med tillverkningen av båtar.

Båtbranschen är viktig för sysselsättningen i Sverige. Båttillverkning är fortfarande till stor del ett hantverksyrke och finns ofta traditionellt i sysselsättningssvaga områden som Orust/Tjörn, Gotland, Värmland, Småland och på några platser i Norrland. Ca 5 000 personer är direkt sysselsatta i den svenska båtbranschen. Inräknat alla underleverantörer är omkring 15 000 beroende av båtbranschen.[7]

2.3 Generellt om produkten ”fritidsbåt”

Totalt äger svenska hushåll ca 943 000 båtar, varav cirka 881 000 är i sjödugligt skick. Drygt åtta av tio båtar (81,6 procent) är byggda i plast. 6 procent av båtarna är byggda i trä medan 3,5 procent är gjorda av aluminium. Nästan sex av tio (58,9 procent) båtar är under 5 meter långa. Knappt tre av tio (28,7 procent) är mellan 6 och 10 meter långa, medan 2,5 procent är mellan 11 och 15 meter. 10 procent är osäkra på hur lång deras båt är. Nästan var sjätte båt (16,5 procent) är byggd 2001 eller senare. Mer än var fjärde båt (25,7 procent) är byggd tidigare än 1980. 32 procent är osäkra på båtens byggår. [8]

Fritidsbåtar har en mycket lång livslängd. I dagsläget är den genomsnittliga livslängden sannolikt ca 40 år. Detta innebär att det är mycket svårt att skatta de framtida kostnaderna för återvinning. Den långa livslängden innebär troligtvis också, , att en andel av nuvarande aktörer inte kommer att finnas kvar på marknaden vid den tidpunkt då de båtar som säljs idag kommer att vara uttjänta. Som en konsekvens av detta är det angeläget att finansiering av framtida återvinning säkerställs i samband med att båtarna säljs, vilket innebär att kostnaden på detta sätt internaliseras hos producenten och tas ut av dagens försäljningspris.

[6] Personlig kommunikation Sweboat

[7] Fakta om båtlivet i Sverige 2011

[8] Båtlivsundersökningen 2010

2.4 Det historiska avfallet och återvinningsbehovet

De 881 000 fritidsbåtar som finns idag kan betraktas som ”historiskt avfall”, eller ett ”arv”, om man skulle införa producentansvar. Givet denna stora mängd befintliga båtar kommer det troligen att krävas olika principer för att hantera finansieringen av återvinning av nya respektive befintliga båtar vid tidpunkten för införandet av producentansvar.

Fritidsbåtarna kommer att behöva kategoriseras t.ex. då det kan antas att det finns ett materialvärde i båtar av aluminium medan båtar av plast utgör en kostnad att återvinna. Olika storlek av båtar kostar vidare olika mycket att samla in och återvinna. Ruffade båtar är dyrare per meter att återvinna än öppna osv.

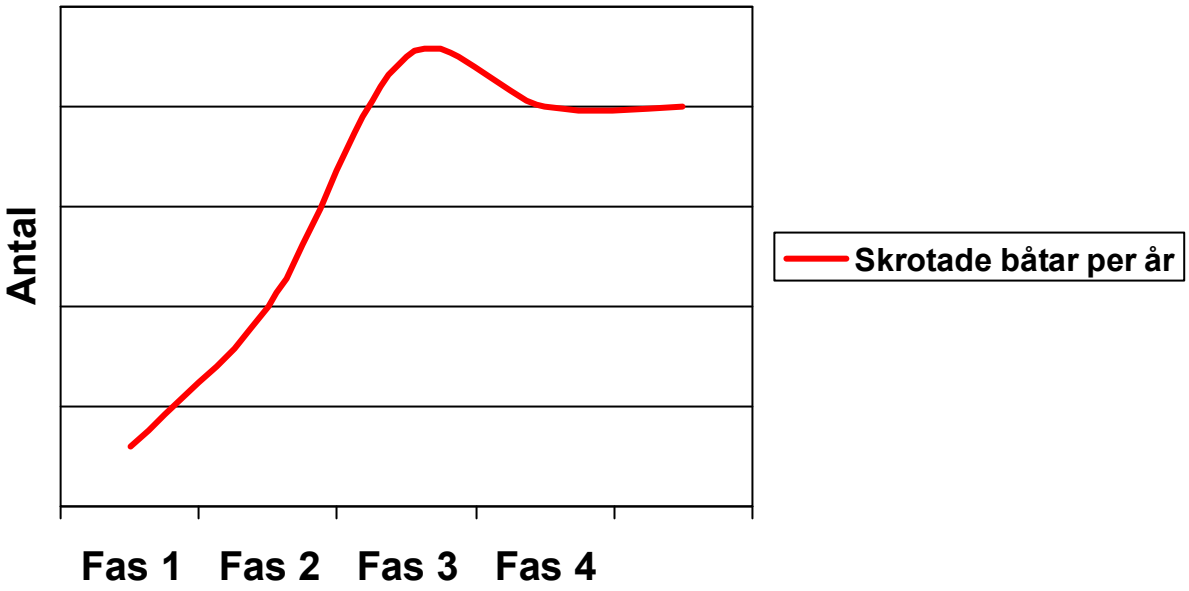
Den statistik som huvudsakligen finns tillgänglig gällande båttyp, antal och åldrar härstammar från Båtlivsundersökningen 2010. Enligt den finns det över 100 000 båtar som är mer än 40 år gamla. Samtidigt visar tillgänglig information från intervjuer med återvinningscentraler m.fl. att antalet båtar som återvinns i Sverige varje år är mycket litet, troligen under 100 st. Det är utifrån detta statistiska underlag svårt att dra slutsatser kring båtarnas livslängd. Frågar man tillverkare får man svar som varierar från 30-50 år eller att båtarna lever oändligt lång tid och European Boating Industry har gjort bedömningen att medellivslängen på en båt är ca 30 år. Man kan dock anta att båtar de facto har en begränsad livslängd, utifrån antagandet att det inte bara är skrovets livslängd som är avgörande utan även kostnader för reparationer och underhåll, restvärde på båten, design, bekvämligheter, prestanda, miljöpåverkan, driftskostnader m.m. Utan att spekulera mer i frågan kan man konstatera att den dag de äldsta båtarna börjar återvinnas i större skala så kommer man att få mer information för detaljplanering. Idag kan man bättre åskådliggöra utvecklingen genom att tala om fyra olika faser (se figur 1).

- Fas 1, uppbyggnadsfas: det tar tid innan inlämnade volymer kommer igång. De flesta båtarna som återvinns i den här fasen har satts på marknaden före 1970. Återvinningen sker med ett stort inslag av manuella processer.
- Fas 2, etableringsfas: volymerna ökar ordentligt. De flesta båtarna som kommer in för återvinning kommer sannolikt främst från 70-talet. Återvinningen sker med ett ökat inslag av industrialiserade processer.
- Fas 3, återtagandefas: nu tar återvinningen av det historiska avfallet fart och de äldsta båtarna återvinns samtidigt som de som är något yngre. Det uppstår troligen en ”puckel” för att ”komma ikapp”. De båtar som kommer tillbaka i den här fasen har sannolikt satts på marknaden under 70- och 80-talet och nu kommer återvinningen sannolikt att ske på ett mer industrialiserat vis.

- Fas 4, stabiliseringsfas: här är det huvudsakligen balans mellan nyförsålda volymer och återvunna. Båtarna har sats på marknaden från 80-talet och framåt. Processerna är etablerade.

En hypotes är att första fasen är något kortare men att varje fas därefter tar ca 10 år. I grafen nedan illustreras de olika faserna.

Figur 1. De fyra förväntade återvinningsfaserna samt hur antalet återvunna båtar under respektive fas.



2.5 Hur omhändertas uttjänta fritidsbåtar idag i Sverige?

I Sverige finns det ett fåtal aktörer som officiellt omhändertar fritidsbåtar. Det är bland annat etablerade återvinningsföretag och ett specialiserat företag för återvinning av båtar. Kortfattat innefattar ett omhändertagande av fritidsbåtar följande moment:

- Företaget blir kontaktat av kund (båtägare/försäkringsbolag).
- En kontroll utförs av båtägaren för att minska risken med oberättigat inlämnande.
- Sanering av båten utförs där farliga ämnen avlägsnas (olja, köldmedia, batterier m.m.).
- Lösa delar och material som kan återanvändas demonteras.
- Neddelning/separering och sortering av material.
- Slutligt omhändertagande av de olika materialen från båtarna.

Öppna fritidsbåtar av trä och plast tas även emot av vissa återvinningscentraler trots att de flesta fritidsbåtar inte kan räknas till hushållsavfall. Vissa kommuner tar ut en kostnad för detta omhändertagande medan andra kommuner inte gör det.

Det är svårt att bedöma hur många båtar som omhändertas i Sverige varje år men gissningsvis är det i storleksordningen ett hundratal.

Det finns knapphändig information om vad en fritidsbåt kan bestå av. Enligt Kemikalieinspektionens Varuguide kan motorbåtar innehålla över 350 kemiska ämnen[9]. I Spanien har en inledande undersökning resulterat i följande materialfördelning[10].

Tabell 1. Materialfördelning av fritidsbåtar i Spanien

Material (Volym %)	Motorbåtar	Uppblåsbara båtar	Segelbåtar	Andra båtar
FRP	60	2	60	65
Rep	0	1	2	0
Trä	5	0	5	5
Metaller	5	2	3	5
Glas	0,05	0	0,05	2
Plast	0,3	20	0,3	2
PVC/elastomerer	0,5	56	0,5	2
Elektriska ledningar	0,05	1	0,05	1
Vatten	0	0	0	0
Motorer	10	10	5	10
Elektriska komponenter	3	2	3	2
Vitvaror	5	0	5	0
Badrumsinresning	5	0	5	0
Möbler	5	2	5	2
Segel	0	0	5	0
Olja	0,05	1	0,05	1
Köldmedier	0,05	1	0,05	1
Batterier	1	2	1	2
Totalt % (Material/båt)	100	100	100	100

[9] https://webapps.kemi.se/varuguiden/, 2010-06-29

[10] Ej färdig rapport. Projektet är ett samarbete mellan Centre de desballestament d'embarcacions d'esbarjo C.D.E.E, Departament de Projectes d'Enginyeria och Universitat Politecnica de Catalunya – UPC.

3. Att införa ett producentansvar för fritidsbåtar i Sverige

3.1 Naturvårdsverkets förslag

Förfarandet i Finland och Frankrike bedöms inneha de grundförutsättningar som behövs för att uppfylla de krav som ställs i miljöbalken. Det är dock få båtar som lämnas in för återvinning och den troligaste orsaken är den höga kostnad det innebär för privatpersonen att lämna båten för återvinning.

Naturvårdsverket föreslår att båtbranschen ansvarar och upprättar ett system, bestämmer med vilka aktörer inom transport och återvinningsindustrin de ska samarbeta med, ordnar uppställningsplatser för uttjänta fritidsbåtar samt löser hur finansieringen ska fördelas bland båtproducenterna. Systemet bör innefatta följande steg och ansvar:

- Den siste båtägaren transporterar båten till uppställningsplatsen.
- När båten lämnats på uppställningsplatsen övergår ansvaret till båtproducenterna.
- En viss förbehandling är nödvändig på uppsamlingsplatsen. Bland annat behöver båten tömmas på farligt avfall.
- En viss uppdelning kan ske på uppställningsplatsen för att underlätta transport.
- Transport till centrala behandlingsplatser där utsortering och sönderdelning sker.
- Transport till slutligt omhändertagande

Eftersom Naturvårdsverket ska föreslå ett system som förhindrar uppkomsten av nedskräpande vrak är det nödvändigt att någon annan än den siste båtägaren finansierar återvinningen. Ett utökat producentansvar med finansieringsalternativ 3 förordas eftersom det finns incitament för båtproducenten att utveckla båtar som är enklare att omhänderta samtidigt som alternativet inte binder lika mycket medel som finansieringsalternativ 1.

Tillsyn över systemet utförs av den kommun eller länsstyrelse som har ansvar för tillsyn över efterlevnaden av reglerna i miljöbalken på den aktuella återvinningsindustrin.

3.1.1 Producentansvar och fritidsbåtsregister

Ett producentansvarssystem tillsammans med ett krav på registrering i ett fritidsbåtsregister skulle försvåra för ekonomiskt utnyttjande av systemet samt göra det enklare att bedöma framtida återvinningsbehov och därigenom minska den ekonomiska säkerhet som behöver finnas i systemet. Om ett båtregister införs föreslår vi

att båtägarna bistår med 50 procent av kostnaderna för återvinning under de inledande 25 åren (då stabiliseringsfasen infaller).

3.2 Producenters initiativ i andra medlemsländer

Det finns två länder inom EU där båtproducenterna har tagit initiativ för och där de underlättar omhändertagandet av uttjänta fritidsbåtar.

FRANKRIKE

Mellan 2001 och början av 2006 utredde den franska båtindustrin olika lösningar med idén att skapa sex återvinningscentraler för att återvinna uttjänta båtar. Återvinningscentralerna skulle återvinna ca 1 500 båtar varje år. I slutfasen av utredningen upptäckte de att antalet båtar som behövde återvinnas var betydligt lägre samt att transportkostnaderna var alltför höga.

Ett nytt försök genomfördes 2009 då den franska båtindustrin byggde upp en struktur (APER) i Normandie. Idag finns det sex firmor på 40 platser runt om i Frankrike som APER har kontrakterat för omhändertagande av båtar. Båtägaren vänder sig till APER som hjälper till att finna den bästa lösningen för miljön och bästa ekonomiska lösningen för omhändertagande av båten. Båtägaren betalar sedan för omhändertagandet av båten och allt återvinningsarbete sker av någon av de sex firmorna.

FINLAND

2005 påbörjade den finländska branschorganisationen för båttillverkare (Finnboat) och återvinningsföretaget Kuusakoski samtal om ett samarbete. Finnboat ska uppmuntra till en ansvarsfull återvinning av förbrukade båtar och Kuusakoski ska tillhandahålla ett komplett bortskaftningsförfarande. Båtägaren betalar för Kuusakoskis omhändertagande av båten.

Kuusakoskis återvinningsprocess har följande steg:

- Insamling av hela båtar och transport till uppsamlingsplats
- Förbehandling på uppsamlingsplats (ta bort farliga ämnen)
- Krossning på uppsamlingsplats
- Tranport till tre centrala platser
- Fragmentering
- Deponi

2006 utfördes den första nationella kampanjen i Finland. Första året återvanns ca 400 båtar och följande år har ca 50 båtar per år återvunnits, vilken kan jämföras med bedömningen att ca 3 000 båtar blir uttjänta eller övergivna varje år i Fin-

land[11]. Återvinningsavgiften i Finland är 10 Euro per meter för båtar kortare än 6 meter och 150 Euro per ton för längre båtar. Hämtningen kostar ca 70 Euro per timme. Båtar över 10 meter ska levereras direkt till Kuusakoski Oy:s återvinningspunkt i Åbo, ifall man inte avtalat om annat. Enligt Finnboat.fi är det avgiftsfritt att inlämna båtar ifall båten levereras själv och inlämningen inte kräver arbetsprestationer av mottagningspunkten.

3.3 Ett svenskt system

En blandning av Finlands och Frankrikes hantering av uttjänta fritidsbåtar har fungerat som utgångspunkt till system för återvinning av fritidsbåtar i Sverige. Hanteringen är även ganska likt hur bilar återvinns idag och det finns likheter men även skillnader i hanteringen mellan båtar och bilar. Skillnaderna ligger i att variationen bland bilarna är mycket mindre än bland båtarna. Båtarna som kommer in till återvinning kan vara allt ifrån en 3 meter lång roddbåt i trä till en yacht på 23 meter som har alla bekvämligheter som ett normalstort hus har. Ytterligare en skillnad är att det vanligtvis inte finns några materialintäkter från båtar och all sådan återvinning kostar pengar.

Ett svenskt system bör innefatta följande steg:

- Den siste båtägaren transporterar båten till insamlingsplats. Avståndet till insamlingsplats bör högst vara 5 mil likt systemet för uttjänta bilar.
- När båten lämnats på insamlingsplatsen övergår ansvaret till båtproducenterna.
- En viss förbehandling är nödvändig på uppsamlingsplatsen (bl.a. säkerställs det att båten är tömd på vätskor/gas (bensin, fotogen gasol, olja, köldmedia m.m.) och annat farligt avfall).
- En viss uppdelning kan ske på uppställningsplats för att underlätta frakten och för att kunna frakta flera båtar på en lastbil.
- Transport till centrala behandlingsplatser.
- Demontering. Det innebär att man tar reda på komponenter som kan återanvändas. Det kan t.ex. vara kompasser, motorer, segel, gasolvärmare, vinschar osv.
- Fragmentering, vilket innebär att båten hackas i småbitar som sedan sorteras.
- Transport till slutligt omhändertagande (energiutvinning e.d.).

Det är troligt att återvinningen i ett inledningsskede kräver en hög grad av manuella processer. Då sker även demontering av båten manuellt vilket innebär att fragmenteringsmomentet inte är nödvändigt eftersom förbränningsanläggningarna kan ta emot ofragmenterade men ej alltför stora delar.

[11] Personlig kommunikation, Kuusakoski OY.

Det kan vara lämpligt att införa ett incitament för den siste ägaren att lämna in sin uttjänta båt till en angiven insamlingsplats. Ett sådant incitament skulle kunna skapas genom att dagens båtägare eller producenter finansierar en återvinningspremie, som helt eller delvis avser att täcka ägarens kostnader i samband med insamling till angiven insamlingsplats.

3.3.1 Producentansvar för fritidsbåtar

VÄGLEDANDE PRINCIPER

I följande avsnitt följer ett generellt resonemang kring producentansvar, dess funktion, incitament och de principer man i andra sammanhang har satt upp för producentansvarssystem.

POLLUTER PAYS PRINCIPLE

Principen att förorenaren betalar innebär enligt 2 kap. 8 § miljöbalken att alla som bedriver eller har bedrivit en verksamhet som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvarar för att skadan eller olägenheten avhjälps. I detta fall bör principen innebära att den som vid införandet av producentansvar sätter en ny båt på marknaden ska säkerställa återvinningskostnaden i samband med försäljningstidpunkten.

Principen medför att båtbranschen, dvs. de befintliga aktörerna, ska finansiera återvinningen av gamla båtar. De första åren efter införandet av ett producentansvar kommer det att finnas relativt små volymer som ska återvinnas vilket kan underlätta införandet.

I utformningen av ett producentansvar är det viktigt att dra en gräns för var i processen producentens ansvar ska inträda. Exempelvis kan producentens ansvar för de båtar som relativt enkelt kan transporteras inträda när den siste ägaren lämnar båten till en definierad insamlingsplats. För större båtar skulle en ”återvinningspremie”, som helt eller delvis täcker kostnaden för transport till angivna insamlingsplatser, kunna införas. Även om en återvinningspremie införs tar producentens ansvar vid då båten lämnas till en återvinningsplats men den sista ägaren ges ett ekonomiskt incitament att leverera båten till en insamlingsplats.

Polluter pays principle innebär att den som idag sätter nya produkter på marknaden ska säkerställa att det finns framtida medel för återvinning oavsett om dagens aktörer finns kvar eller ej den dagen då båtarna är uttjänta.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ETT FRAMTIDA ÅTERVINNINGSSYSTEM

För att båtproducenterna ska kunna uppfylla principen om att förorenaren betalar måste det finnas en infrastruktur på plats som uppfyller kraven på insamlingssystem (insamlingsplatser och transporter) samt en kvalitetssäkrad återvinning genom auktoriserade återvinningsföretag (demonterare såväl som materialåtervinnare). Återvinningen ska minst följa de miljörelaterade lagar och regler som finns och det

kan finnas skäl att ställa specifika krav på återvinningsprocessen, t.ex. vad gäller materialåtervinningsgrad.

För att båtproducenterna ska kunna fullgöra sin skyldighet att ta hand om uttjänta båtar enligt ett producentansvar bör samtliga producenter ingå i ett rikstäckande insamlingssystem. För att insamlingen ska kunna kontrolleras bör det också finnas krav på att båtproducenterna lämnar uppgifter om försålda båtar och insamlade båtar till en utpekad myndighet. Det bör även finnas någon typ av sanktionsbestämmelser, antingen i form av straffbestämmelser eller i form av miljösanktionsavgifter, för att säkerställa att varje producent fullgör sina skyldigheter. Det är eftersträvansvärt att det finns en ekonomisk garanti som säkerställer att producentansvaret fungerar oavsett om producenten finns kvar eller inte.

INCITAMENT ATT UTFORMA BÅTARNA SÅ ATT ÅTERVINNING FÖRENKLAS

Det bör finnas en koppling mellan utformningen av produkten och den kostnad som producenten har för att uppfylla sitt producentansvar. En producent som kan påvisa att båten är enklare och billigare att återvinna relativt andra båtar, bör också få en lägre kostnad i systemet avseende nya båtar.

Det bör vara så att det inte är möjligt att ”smita undan” sitt ansvar. I vissa system blir kostnaden lägre ju färre av produkterna som återvinns. Den typen av brister i systemet bör man sträva efter att eliminera. Ett sätt att motverka detta kan vara att den som inte kan påvisa att båten har återvunnits i det auktoriserade nätverket av företag som återvinner båtar får betala en högre kostnad. Den som kan visa upp ett återvinningsintyg från auktoriserad återvinnare skulle på något sätt kunna gynnas, t.ex. genom att man får del av en återvinningspremie endast under förutsättning att man har betalat en registeravgift (se avsnitt 5.4.1)

HÅLLBARA FINANSIELLA GARANTIER

För att kunna införa producentansvar för fritidsbåtar krävs att det utvecklas och tillämpas hållbara finansiella garantier som säkerställer framtida återvinning. Mot bakgrund av det stora bestånd som finns och den rörlighet bland producenter som har funnits och finns så krävs det förenklade men genomtänkta krav på vilken typ av lösningar som kan accepteras. Erfarenheten visar också att det krävs ett tydligt regelverk som möjliggör en kontroll av garantiernas hållbarhet såväl som möjliga sanktioner från myndigheternas sida.

Några generella utgångspunkter för producentansvar:

- Det bör finnas tillräckligt belopp för att täcka framtida kostnader
- Inflationsantagande, i förekommande fall, normalt motsvarande riksbankens långsiktiga inflationsmål
- Säkerhetsmarginal för att beakta osäkerheten vid beräkning av de framtida kostnaderna.
- Producentansvar generellt ska gälla oavsett om producenten försvinner från marknaden

- Kostnaden ska inte kunna föras över på andra aktörer, åtminstone inte för nya produkter.
- Garantin ska gälla från dag 1 tills återvinningen är genomförd.

3.3.2 Förutsättningar för våra tre olika förslag på lösningar

FINANSIERING AV PRODUCENTANSVAR FÖR FRITIDSBÅTAR

Det är svårt att uppfylla de vägledande principerna i praktiken. Detta medför att prioriteringar och kompromisser måste göras.

Båtar skiljer sig från andra områden där producentansvar är etablerat, t.ex. bilar där det finns ett restvärde vid återvinning, elektronik som har kortare livslängd osv. Båtbeståndet karaktäriseras i insamlings- och återvinningshänseende av sex specifika parametrar:

- Stora befintliga volymer (40 gånger en såld årsvolym)
- Inga restvärden, enbart kostnader (med vissa undantag för aluminiumbåtar)
- Lång livslängd, sannolikt ca 40 år
- Ingen anpassad industriell process för återvinning
- Ingen etablerad process för insamling och mottagning av uttjänta båtar
- Inga kostnader har tagits ut för framtida återvinning, dvs. all framtida återvinning är ofinansierad i utgångsläget

Generellt talar man i dessa fall om att finansiering eller garanti ska gälla och vara tillgänglig från den dag produkten sätts på marknaden, den ska gälla hela produktens livslängd, den ska täcka hela kostnaden i framtiden och den ska vara oberoende av enskilda aktörers (producenters, ägares osv.) ekonomiska status vid varje givet tillfälle så att den fungerar oavsett om producenten finns kvar eller ej. För att täcka de framtida kostnaderna behöver man förränta garantin minst i nivå med inflationen samt sannolikt en säkerhetsmarginal i den kalkylerade kostnaden. Kostnaden ska inte kunna föras över på andra aktörer, åtminstone inte för nya båtar som sätts på marknaden efter det att producentansvar har införts.

Givet de branschspecifika förutsättningarna kommer det att vara svårt att förutsäga kostnaden för återvinning av en nyförsåld båt som tjänat ut om 40-50 år. En avsättning kommer att fungera endera som ett ”sparande” om det finns ett övervärde i slutet (och som någon kan ha rätt till) eller endast en delfinansiering om pengarna inte täcker kostnaden som kommer att kräva ett tillskott av en aktör vid återvinningstillfället.

I nästa avsnitt presenteras tre olika finansieringsalternativ. För att vara i linje med regeringsuppdraget är det endast producenterna som har ett finansieringsansvar. Det finns naturligtvis möjlighet att ålägga ägaren ett ansvar för återvinning, t.ex. för vissa storleksklasser, åldrar osv.

I förslagen är det ägarens ansvar att ombesörja och bekosta transport till uppsamlingsplatser och producenternas ansvar att hålla och driva ett insamlingssystem, dvs. tillhandahålla uppsamlingsplatser samt att ta emot och återvinna båtarna samt sköta erforderlig administration och rapportering.

I alternativen som vi presenterar, antar vi att försäljningsvolymerna ligger på ca 15 000 båtar per år i snitt. Denna siffra skulle kunna öka sett till befolkningsökningen men den kan också gå ner under lågkonjunkturer. Vi gör en beräkning hur kostnaderna förändras om försäljningen av båtar går ned under några år.

Vidare antas att producenterna ska belastas helt eller delvis med kostnaderna för det historiska avfallet, dvs. samtliga båtar i befintligt bestånd, samt för nyförsålda båtar. Båtar som idag är övergivna ingår ej och kan till exempel behandlas via en återvinningskampanj eller nedskräpningsförebyggande åtgärd.

I förslagen utgår vi ifrån att båtbranschens producenter tillsammans har ett ansvar som branschen fördelar på lämpligt sätt och enligt de riktlinjer som en producentansvarslag stipulerar. Varje producent kan sedan ta sitt ansvar genom att verka tillsammans i ett kollektiv eller genom att skapa egna lösningar. Samtliga lösningar ska dock uppfylla de krav som ställs.

3.3.3 Finansieringsalternativ 1 – förfinansiering för nyförsålda båtar och pay-as-you-go för det historiska avfallet

BESKRIVNING

Ett producentansvar med en finansiering som bygger på tre komponenter:

- *Löpande betalning* av de kostnader som uppstår avseende båtar som tillhör det historiska avfallet, dvs. som sålts före införandet av producentansvar, dels för återvinning och dels för en eventuell återvinningspremie som den siste ägaren får som incitament för att lämna in båten till en angiven insamlingsplats. Kostnaderna fördelas på dagens aktörer efter marknadsandel.
- *Avsättning för framtida kostnader* för återvinning och premie för nya båtar som säljs efter det att producentansvar införts. Betalningen görs i samband med att båtarna säljs och öronmärks för att täcka de framtida återvinningskostnader som uppstår för just ”nya” båtar. Då kostnaden för återvinning av dessa båtar ska betalas i framtiden används de medel som har öronmärkts för just nya båtar. I den mån kostnaden för återvinning av dessa båtar överstiger den antagna återvinningskostnaden kan det uppstå ett underskott, som i så fall fördelas efter marknadsandel på de vid tillfället aktiva producenterna.

Nya båtar

Nya båtar identifieras i samband med framtida återvinning så att det finns en kontroll över vilka båtar som har återvunnits. Detta förutsätter en märkning av alla nya båtar samt att återvinningsintyg utfärdas och rapporteras. Om det

införs ett register över båtar skulle registrering till det registret kunna vara en förutsättning för att få del av de medel som finns öronmärkta för nya båtar.

För att finansiera framtida återvinning av nya båtar väljer producenterna själva om de vill ha ett spärrat konto, återvinningsförsäkring eller annan lösning enligt en funktionsspecifikation för finansieringen/garantin. Avsättning för framtida återvinning ska reflektera den framtida återvinningen av producentens båttyp. Beloppet kan baseras på dagens återvinningskostnader och räknas upp med inflationsantagandet. Om produktutveckling av producentens båttyp gjorts för att underlätta återvinningen bör det reflekteras i beloppet. Kostnadskalkylen ska styrkas av tredje part eller på annat sätt göras trovärdig och omprövas med jämna mellanrum och/eller vid behov. En säkerhetsmarginal läggs på för oförutsedda kostnadsökningar.

Historiskt avfall
Det historiska avfallet bekostas löpande av producenterna i proportion till deras årliga försäljningsmarknadsandel, alternativt ska en uppbyggnad av medel för att täcka kostnaderna för hela det historiska avfallet ske under en period, t.ex. 10 år. Producenterna som sätter båtar på marknaden idag kan stå för dessa medel i proportion till försäljningsmarknadsandel på samma sätt.

Om avsatta medel för nya båtar inte räcker så kan underskottet täckas på samma sätt som kostnaderna fördelas för ”det historiska avfallet”, dvs. i proportion till försäljningsmarknadsandel vid återvinningstillfället.

Modellen kan innehålla även den beskrivning som gjorts avseende återvinningspremie (se avsnitt 3.3.7).

Sammantaget kommer alltså varje nyförsåld båt i ett rullande system om ett antal år att belastas med:

- kostnaden för återvinning av gamla båtar,
- kostnaden (avsättning med säkerhetsmarginal) för sin egen återvinning,
- administrations- och eventuella registerkostnader samt
- möjligen en återvinningspremie.

FÖRDELAR

Denna lösning medför att ett producentansvar som uppfyller de vägledande principerna är möjligt. Nyförsålda båtar beläggs med kostnaden för den framtida återvinningen och produktutvecklingsincitamentet blir tydligt. Genom att kombinera det med systemet för återvinningspremie skulle det även finnas tydliga incitament för att lämna in båtar för återvinning i framtiden.

NACKDELAR

Systemet binder kapital, vilket är en konsekvens av att producenten tar ansvar för den framtida återvinningen av båtarna samt att kostnaden inte ska vältras över på andra aktörer. Lösningen kräver tydliga regler för utbetalning av medel, t.ex. om

det blir dyrare än förväntat. Användningen av eventuella överskott ska också lösas, exempelvis genom att avgifterna i så fall kan sänkas för nya båtar om sådana överskott skulle uppstå.

3.3.4 Finansieringsalternativ 2 – Pay as you go

BESKRIVNING

Ett producentansvar införs som bygger på att den som sätter båtar på marknaden även har ett ansvar för att bekosta insamling och återvinning av befintliga uttjänta båtar. Båtar som lämnas till återvinning ska bekostas genom ett ekonomiskt uttag på nyförsålda båtar. Inga avsättningar görs för nya båtar utan de hanteras som ”det historiska avfallet” när de blir uttjänta. Det är få båtar som återvinns idag men antalet kommer att öka. Producenter ansvarar löpande för en andel av kostnaden av gamla och nya båtar som lämnas till återvinning, vilken är proportionell till producentens försäljningsmarknadsandel per båttyp. Det är lämpligt att använda en viktrelaterad marknadsandel. Producentens del av ansvaret ska dessutom reflektera den kostnadsnivå som den båttyp som de producerar kostar att återvinna, t.ex. genom att man delar in i olika typer och material. Därmed skulle exempelvis aluminiumbåtar slippa kostnader i ett sådant system.

Systemet är ett pay-as-you-go-system men kan även ha inslag av avsättning till en ”buffertfond” för konjunktursvängningar och produktutvecklingseffekter. Detta för att inte avgifterna per såld båt ska gå upp t.ex. i en lågkonjunktur där få båtar säljs eller där produktutvecklingen leder till att båtar som är dyrare att omhänderta ej längre sätts på marknaden och därför inte kan belastas med kostnad enlig ovan. Det är kanske lämpligt att systemet efter en period om 5 år har 1 års eller ett antal års kostnader som ”buffert”. Kostnader för administration, registerhållning m.m. tillkommer. Modellen kan innehålla även den beskrivning som gjorts avseende återvinningspremie.

FÖRDELAR

Lösningen binder minimalt med pengar. Detta system är enklare än alternativ 1 och kan anpassas till förändringar som ett eventuellt europeiskt system troligtvis skulle medföra eftersom det inte låser inne medel för framtida återvinning.

NACKDELAR

Systemet är helt ofinansierat, vilket leder till att framtida kostnader måste belasta de aktörer som då är aktiva. Man fortsätter som i dagens system och kommer aldrig ”ikapp” miljöskulden. Det kan uppfattas som orättvist av framtida båtproducenter att få bekosta även båtar som satts på marknaden efter det att ett producentansvar införts. Produktutvecklingsincitamentet blir relativt ringa jämfört med om varje producent får sätta av pengar till återvinningen av sin båttyp och –individ.

3.3.5 Finansieringsalternativ 3 - Återvinningsfond

BESKRIVNING

Lösningen innebär att man bygger upp en återvinningsfond i branschen där ett fastställt belopp varje år ska tas ut per nyförsåld båt. Beloppet ska t.ex. motsvara en aktuell dagskostnad för återvinning av den typ av båt man sätter på marknaden. Med typ menas båtens storlek och material och kostnaden ska lämpligen kopplas till vikt.

Ur fonden tas löpande medel för att bekosta återvinning av båtar som lämnas in. Man skiljer inte på båtar som satts på marknaden innan respektive efter att systemet införts. Fonden ska byggas upp och efter en viss tid, t.ex. 7 år, löpande årligen innehålla minst ett antal års, t.ex. 7 års, kostnader för återvinning av 1/40 av det utestående beståndet som buffert. 1/40 utgår från en genomsnittlig förväntad livslängd för båtar och ansatsen är satt för att undvika att för lite betalas in i början då endast ett fåtal båtar återvinns. Buffertnivån kan ändras om man finner det lämpligt (man kan t.ex. efter en första 7-årsperiod skriva upp buffertkravet till 15 årskostnader efter ytterligare 8 år). Om nivån går ned under fastställd buffertnivå ska nivån återställas inom t.ex. 1 eller 2 år.

Detta system medför att en del (7/40 =17,5 procent) av kostnaden för beståndet kommer att finnas fonderat och att man kan besluta om att öka ända upp till 40/40 (100 procent) eller minska allteftersom kunskap erhålls över tid gällande bestånd, nyförsålda båtar, återvunna båtar samt kostnadsutvecklingen.

FÖRDELAR

Systemet tillåter ett produktutvecklingsincitament eftersom materialval tas med i fördelningsmodellen. Incitamentet blir dock inte lika tydligt som i finansieringsalternativ 1. Systemet liknar ett pay-as-you-go-system men det är alltså inte varje års totala återvinningskostnad som delas upp på producenterna enligt t.ex. en marknadsandelsmodell, utan uttaget utgår från att hålla en säkerställd finansiering för återvinning av ett antal båtar rullande.

En fördel är att systemet inte kräver ett båtregister, men väl att ett återvinningsintyg ställs ut för att pengar ska betalas ut från fonden. Det vore dock lämpligt med ett fritidsbåtsregister för att registrerade båtägare därmed skulle kunna erhålla utbetalning av återvinningsersättning och eventuell återvinningspremie. Kostnader för administration, register, märkning m.m. tillkommer.

NACKDELAR

Lösningen är en ”light-version” av ett producentansvar, men uppfyller de vägledande principerna för producentansvar; polluter pays principle, produktutvecklingsincitament, möjlighet till individualitet etc.

3.3.6 Övriga finansieringsalternativ

Som referens lämnas här tre alternativa former för finansiering.

FINANSIERING VIA EN BÅTÅTERVINNINGSAVGIFT FÖR ÄGARE

Ett alternativ till finansiering skulle kunna bygga på att producenterna bekostar den framtida återvinningen av nyförsålda båtar medan det historiska avfallet delvis bekostas av båtägarna i kombination med ett ansvar för producenterna.

Det skulle kunna fungera så att man inför en årlig båtåtervinningsavgift som tas ut i samband med att en registeravgift tas ut. Avgiften går till en gemensam ”fond” som bekostar insamling, via en insamlingspremie, samt återvinning. Ett rimligt antagande är då att man slår ut den årliga återvinningskostnaden per båttyp under en ”säker” livslängd, t.ex. 25 år (dvs. kortare än den antagna).

För de olika båttyperna och en fulltäckande insamlingspremie skulle den årliga kostnaden för ägaren bli som följer:

Tabell 2. Årlig kostnad per båt om återvinningskostnaden helt eller delvis finansieras via båtåtervinningsavgift.

Båttyp	Insamling	Återvinning	Summa	Per båt och år 100%	Per båt och år 50%
Liten båt	500	600	1 100	44	22
Dagtursbåt	2 000	1 900	3 900	156	78
Ruffad motorbåt	3 000	3 650	6 650	266	133
Ruffad segelbåt	4 000	3 650	7 650	306	153
Stor båt	5 000	9 500	14 500	580	290

Observera att kostnaderna för register och administration tillkommer. Det är viktigt att fundera över vem som skulle vara huvudman för en sådan lösning och, i synnerhet om ansvaret ska delas mellan ägare och producenter, hur styrning, uppföljning, transparens, kalkyler m.m. ska ske.

FINANSIERING VIA FÖRSÄKRING

Utifrån tidigare erfarenheter från försäkringsmarknaden bedömer vi det som mycket osannolikt att en försäkringsgivare i dagsläget skulle vara beredd att ta risk på hur mycket en båtåtervinning i en avlägsen framtid kan komma att kosta. Det innebär att det troligen inte finns möjlighet att teckna en ”återvinningsförsäkring” för fritidsbåtar på samma sätt som på bilar, vindkraftverk etc. där det är en kortare livslängd och det finns etablerade processer samt restvärden. En återvinningsförsäkring, såsom den har utformats för olika typer av produkter, innebär att ett försäkringsbolag tar ansvar för att det finns tillräckliga medel för att hantera återvinning i framtiden. Genom att en producent betalar en premie till försäkringsbolaget för en återvinningsförsäkring finns det ett ansvar för försäkringsbolaget att säkerställa att det finns tillräckliga medel, eller åtminstone så mycket som det är avtalat

mellan parterna, vid tidpunkten för återvinning. I takt med att en ökad kunskap växer fram, baserad på en mer omfattande erfarenhet av båtåtervinning, kan det tänkas att försäkringsbolagen ser möjligheter att utforma nya lösningar. Det är också tänkbart att andra typer av försäkringar utvecklas, som kan användas för att säkerställa medel för framtida återvinning på ett hållbart sätt. Försäkringsbolagen har idag lösningar över långa tidsperioder, exempelvis inom pensionsområdet. Det finns möjligen även tänkbara paralleller till trafikförsäkringen, som ju är obligatorisk för alla bilar. Själva försäkringsstrukturen med naturlig insyn, tillsyn, regelverk och kapitalförvaltning utgör en tänkbar väg om man ska utforma finansieringslösningar av den här aktuella formen, men det är då alltså troligen inte fråga om riskbärande försäkringar utan ett beprövat sätt att hantera administration och kapitalflöden.

BANKGARANTI

Teoretiskt skulle ett pay-as-you-go-system kunna kombineras med en bankgaranti där varje producent med hjälp av en bankgaranti skulle kunna garantera att den egna andelen av åtagandet för beståndet finns ekonomiskt säkrad. I praktiken finns det dock inte några bankgarantier som har en löptid som täcker hela produktens livslängd utan som regel ska producenten kreditbedömas varje år för att bankgarantin ska förlängas. Således fungerar inte bankgaranti som en ekonomisk garanti för mer än ett års åtaganden i taget. Det finns möjlighet att med inteckning i fast egendom förlänga löptiderna men troligen inte mer än till ca 10 år. En bankgaranti kostar för en normal företagare ca 2 procent per år och givet en livslängd på produkten om 50 år kommer total garantikostnad alltså att bli 100 procent av omfattat belopp, dvs. återvinningskostnaden, utan att bidra till att täcka densamma. Själva återvinningskostnaden återstår sedan att betala.

3.3.7 Återvinningspremie

Både de franska och de finska båtåtervinnarna får in betydligt färre båtar i jämförelse med hur många båtar som bedöms bli uttjänta(se avsnitt 3.2). Antingen bedöms antalet uttjänta båtar per år för högt eller så är inte incitamenten för båtägaren tillräckligt höga för att lämna in båten för omhändertagande.
En återvinningspremie kan införas som ersättning för att ägare ska lämna in uttjänta båtar. Premien ska inte användas för att bekosta återvinningen utan endast fungera som ett bidrag till inlämningstransport. Premien kan vara olika för olika båttyper, exempelvis i fem typer.

- Små öppna motorbåtar <6 m 400 kr
- Små halvruffade båtar <6 m 600 kr
- Medelstora motorbåtar 6-12 m 1 500 kr
- Segelbåtar 6-12 m 1 500 kr
- Stora båtar >12 m 3 000 kr

Premien bör relatera till inlämningskostnaderna men behöver inte helt täcka desamma. En premie kan användas i kombination med de finansieringsalternativ som presenterats ovan. Det finns två möjliga finansiärer för en återvinningspremie;

producenterna eller båtägarna. Om producenterna bekostar premien bör utgifterna fördelas på samma sätt som kostnaderna för återvinning fördelas på nya båtar respektive ”det historiska avfallet”. Finansieringen för nya båtar kan då ske i samband med försäljning eller löpande när de kommer in. Det historiska avfallet finansieras troligen lämpligast när båtarna kommer in. I alla dessa fall ökas alltså producentens kostnader per år med ovanstående, eller annat fastställt, belopp.

Om båtägarna bekostar en återvinningspremie är det troligen lämpligast att göra det successivt och inte med en engångsavgift. Om man beslutar sig för att införa ett båtregister med en årlig avgift för båtägare är det sannolikt ett lämpligt tillfälle att även ta in pengar för en återvinningspremie.

Om man utgår från premierna ovan och en livslängd (dvs. då båtar börja komma in) om minst 20 år för små båtar och 50 år för stora skulle alltså den årliga avgiften, exklusive inflation, uppgå till 400 kr /20 år =20 kr/år och stora båtar 3 000 kr / 50 år = 60 kr/år.

Om även ägarbyten mm ska kunna följas kommer kostnaderna troligen att öka avsevärt. Kostnaderna finansieras alltså troligen bäst via båtägarna och en årlig avgift.

3.4 Konsekvensanalys

Återvinningskostnaden för det historiska avfallet, dvs. de ca 900 000 båtar som idag finns på marknaden, uppskattas uppgå till ca 3-4 miljarder kronor (se beräkningar i bilaga 1). I avsnitt 2.4 presenterades också ungefär hur det framtida återvinningsbehovet kommer att se ut i fyra olika faser, dvs. under en första period är behovet relativt lågt för att sedan stiga tills det når en s.k. stabiliseringsfas.

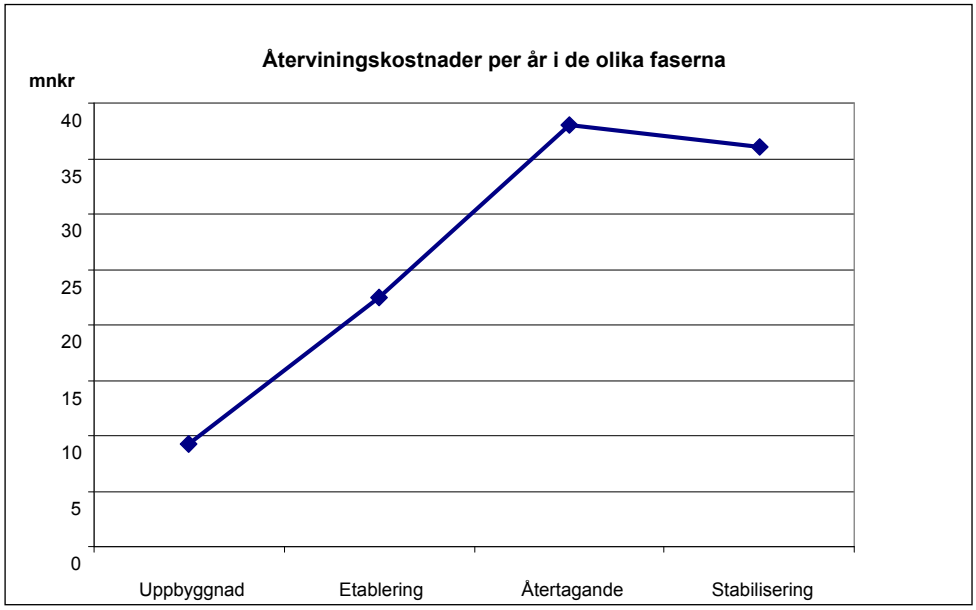
Nedan beskriver vi hur återvinningsbehovet och kostnaderna ser ut under ett år inom vart och ett av dessa faser. Det är viktigt att notera att det inte är någon exakthet i siffrorna utan de är avsedda att illustrera ett tänkbart scenario. Antalsmässigt baseras siffrorna på de volymer som har satts på marknaden enligt båtlivsundersökningen. Kostnaden bygger på de uppskattningar som idag kan göras med den knapphändiga erfarenhet som finns att tillgå.

Tabell 3. Antal återvunna båtar och kostnader (tusen kronor) per år inom varje fas.

Båttyp	Uppbyggnadsfas		Etableringsfas		Återtagandefas		Stabiliseringsfas	
	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad
Liten båt	1 100	660	3 900	2 340	8 000	4 800	8 000	4 800
Dagtursbåt	1 000	2 550	3 700	8 232	5 700	10 830	7 000	13 300
Ruffad motorbåt	500	3375	1 200	6 240	3 800	13 870	2 800	10 220
Ruffad segelbåt	350	2 362	1 100	5 720	2 200	8 030	2 000	7 300
Stor båt	50	600	100	1 075	300	2 850	200	1 900
Summa	3 000	9 548	10 000	23 508	20 000	40 380	20 000	37 520

Observera att ovanstående endast beskriver kostnaden för att ta hand om det historiska avfallet under ett år under en viss fas och att det alltså inte är inräknat några avsättningar för nyförsålda båtar. Kostnaderna redovisas exklusive insamlingskostnader som antas täckas av båtägare.

Figur 2. Kostnaderna för återvinning i de olika faserna.



I tabell 4 illustreras vad kostnaden per år blir för producenter med 5 procent marknadsandel. En producent som t.ex. har 5 procent marknadsandel av ruffade motorbåtar under etableringsfasen har en årskostnad på 312 000 kronor. Om en producent har 5 procent marknadsandel av samtliga båttyper blir deras årskostnad under t.ex. återtagandefasen 1 909 000 kronor.

Tabell 4. Årskostnad för en aktör med 5 procent marknadsandel i varje båttyp (kronor).

Båttyp	Uppbyggnadsfas	Etableringsfas	Återtagandefas	Stabiliseringsfas
Liten båt	33 000	117 000	240 000	240 000
Dagtursbåt	127 500	411 625	541 500	665 000
Ruffad motorbåt	168 750	312 000	693 500	511 000
Ruffad segelbåt	100 625	231 000	291 500	265 000
Stor båt	30 000	53 750	142 500	95 000
Summa	459 875	1 125 375	1 909 000	1 776 000

3.4.1 Konsekvenser finansieringsalternativ 1

Producenterna sätter av pengar för varje nyförsåld båt, vilket innebär att man undviker en situation som finns i utgångsläget som innebär att all framtida återvinning är ofinansierad. Om beloppet sätts så att det med ”rimlig säkerhet” kommer att täcka kostnaderna i framtiden kan beloppen komma att bli betydande. Ställt i relation till båtarnas försäljningspris är en grov bedömning att kostnaden kan motsvara ca 1 - 2,5 procent av nyförsäljningspriset. (se tabell 5 och 6)

Genom att införa ett producentansvar även för det historiska avfallet kommer de aktörer som idag finns på marknaden att ges ett ansvar för återvinning av de båtar som tidigare har satts på marknaden. Det innebär att de som är aktiva under den kommande 40-årsperioden, givet att den genomsnittliga livslängden förväntas vara ca 40 år, kommer att få hantera ”sin” andel av de kostnader som uppstår i förhållande till marknadsandelen av nyförsäljningen.

Kostnaderna per båt med finansieringsalternativ 1 kommer att ge ett högre påslag på båtens nyförsäljningspris än andra alternativa finansieringar nedan. Det kan medföra en risk att marknadens köpmönster förändras om man antar att båtköpare har ett disponibelt belopp och då får ”mindre båt” för pengarna, vilket kan innebära att båtar köps i utlandet i stället. Samtidigt är kostnadsökningen inte större än t.ex. kostnaderna för en båtplats eller bränsle för en säsong för många båtägare så det kan också tänkas att kostnadsökningen kan anses vara försumbar.

Båtmarknaden är konjunkturkänslig och det finns en risk att försäljningen av nyförsålda båtar går ner under några år. Antal återvunna båtar antas däremot fortsätta i samma takt, vilket kan innebära att kostnaden för återvinning av det historiska avfallet ska delas upp på ett mindre antal nyförsålda båtar.

EXEMPEL PÅ KONSEKVENSER FÖR ENSKILDA PRODUCENTER

I detta avsnitt presenteras kostnader för återvinningen av fritidsbåtar och hur de olika finansieringsalternativen drabbar enskilda producenter. Kostnaderna baseras på dagens återvinningskostnad.

Öppen dagtursbåt

Under ett exempelår under den första 10-årsperioden (uppbyggnadsfasen) kan kostnaden bli som följer:

En typisk styrpulpetbåt om 5,7 meter (öppen motorbåt) med utombordare kostar i grundutförande ca 137 000 kronor + motor om ca 100 000 kronor. Det säljs ca 10 000 båtar av denna typ under ett exempelår.

Tabell 5. Kostnad för enskilda producenter för återvinning av styrpulpetbåt med manuell hantering. (Värde i parentes inklusive motor)

Motorbåt värde ca 137 000 kronor + motor 100 000 kronor. Företagets marknadsandel 7 procent (kronor)		
	Uppbyggnadsfas	Etableringsfas
Avsättning för egen återvinning	2 550	1900
Andel av kostnaden för ”det historiska avfallet”	179 000[1]	758 100[3]
Kostnad per båt för det historiska avfallet	255	1 085
Kostnad per båt	2 805[2]	2 985
Procent i relation till nypris	2% (1,2%)	2,2% (1,3%)

[1] Beräknat på 1000 återvunna båtar per år under uppbyggnadsfasen och 7 procent marknadsandel för samma typ. Total kostnad för återvinning av 1000 båtar är 2,5 miljoner, dennes andel av kostnaden är 179 000.

[2] Beräknat utifrån den kostnaden för det historiska avfallet 179 000 och dividerat med dennes marknadsandel, dvs. 700 båtar.

[3] Utgår från 5700 återvunna båtar per år, 7procent marknadsandel.

Om man ser till det totala åtagandet har denna producent 7 procent ansvar för de dagtursbåtar som idag finns på marknaden, som är ca 316 000, dvs. 22 120 båtar à 2 550 vilket blir en kostnad på ca 56 miljoner kronor (under 40 år). Detta under förutsättning att producenten finns kvar under hela perioden och behåller sin marknadsandel.

Segelbåt

Antag samma förutsättningar i övrigt men 1 procent marknadsandel. En typisk segelbåt om 34 fot kostar i grundutförande t.ex. 800 000 kr. Under ett exempelår i uppbyggnadsfasen beräknas återvinningsbehovet vara ca 350 segelbåtar per år och i etableringsfasen ca 2 200 båtar. I tabell 6 antas företaget ha 1 procent marknadsandel för samma typ av båt. Det säljs ca 600 nya båtar av den typen vilket betyder att producenten säljer 6 båtar.

Tabell 6. Kostnad för enskilda producenter för återvinning av styrpulpetbåt med manuell hantering.

Segelbåt värde ca 800 000 kronor. **Företagets marknadsandel 1 procent.**		
	Uppbyggnadsfas	Etableringsfas
Avsättning för egen återvinning	5 750	2 650
Andel av kostnaden för ”det historiska avfallet”	20 120[1]	58 300[3]
Kostnad per båt histo-risk avfallet	3 353	9 717
Kostnad per båt	9 103[2]	12 367
Procent i relation till nypris	1,1%	1,5%

1 Beräknat på antagandet om ca 350 återvunna båtar per år och 1 procent marknadsandel.
2 Beräknat på antagandet om 600 nya båtar sålda per år och 1 procent marknadsandel.
3 Utgår från 2200 återvunna båtar per år och 1 procent marknadsandel för samma typ, totalt nyförsålt ca 600 nya per år, dvs. 6 stycken av producenten, enligt Båtlivsundersökningen

Sammanfattningsvis kan alltså kostnaderna för avsättning till framtida återvinning av båten samt för återvinning av båtar som finns på marknaden idag uppskattas till mellan 1 - 2,5 procent av priset för en nyförsåld båt. Detta innebär några tusentals kronor, förutom för de större båtarna där kostnaden kan uppgå till över 10 000 kronor per båt.

Känslighetsanalys

Exemplen ovan har beräknats utifrån en försäljning på ca 15 000 båtar per år. Eftersom båtbranschen är konjunkturkänslig är det möjligt att försäljningen går ned under några år men återvinningsbehovet fortsätter i samma takt. Det innebär att kostnaderna för återvinning delas upp på färre nyförsålda båtar. I exemplet nedan görs en beräkning då försäljningen av båtarna går ned med ca 50 procent. Försäljningen av motorbåtarna går ned till 5 000 per år och segelbåtarna till 300 per år.

Tabell 7. Kostnader i relation till nyförsäljningspris under etableringsfasen under en konjunkturnedgång där båtförsäljningen går ner med 50 procent (kronor).

	Motorbåt, värde 137 000 kronor **Marknadsandel 1 %** **Total försäljning 5 000 båtar per år.**	**Segelbåt värde ca 800 000 kronor.** **Marknadsandel 1 %. Total försäljning 300 båtar per år**
Avsättning för egen återvinning	1 900	2 650
Andel av kostnaden för ”det historiska avfallet”	758 100[1]	58 300[2]
Kostnad per båt historiska avfallet	2 166	20 317
Kostnad per båt	4 066	22 967
Procent i relation till nypris	3,0 %	2,9 %

[1] Utgår från 5700 återvunna båtar per år och 7 procent marknadsandel.
2 Utgår från 2200 återvunna båtar per år och 1 procent marknadsandel.

Kostnaderna per nyförsåld båt blir dubbelt så höga. Kostnaden i procent av den nyförsålda båten går upp från ca 1,5 - 2 procent till ca 3 procent.

3.4.2 Konsekvenser finansieringsalternativ 2

Ett pay-as-you-go-system binder mindre kapital och inledningsvis blir kostnaderna lägre per år och per båt. Någon gång måste dock kostnaderna tas och då finns det inga avsättningar som stöd. Precis som i alternativ 1 finns det risker med höjda återvinningskostnader per nyförsåld båt om båtförsäljningen minskar under några år.

Systemet är mer direkt än andra lösningar om kostnaderna i framtiden blir avsevärt högre eller lägre än beräknat.

KONSEKVENSER FÖR ENSKILDA PRODUCENTER

Kostnaderna per nyförsåld båt beror på hur många båtar som återvinns per år. Det liknar kostnadsberäkningen för finansieringsalternativ 1 gällande uppdelningen av det historiska avfallet. Kostnaden i procent av nyförsåld båt är dock lägre än de 1 - 2,5 procent som beräknats i alternativ 1 eftersom ingen avsättning görs för framtida återvinning. Inledningsvis kommer kostnaderna vara låga då behovet för återvinning kommer att vara lågt. När antal båtar som återvinns ökar i t.ex. etableringsfasen ökar kostnaderna per nyförsåld båt. Under år med ekonomisk nedgång ökar priset per nyförsåld båt eftersom återvinningskostnaden ska delas upp på ett mindre antal båtar. Den ökade kostnaden i procent av nyförsåld båt bör dock vara lägre än de 3 procent som beräknades i finansieringsalternativ 1.

3.4.3 Konsekvenser finansieringsalternativ 3

Alternativet återvinningsfond innebär att det successivt byggs upp en buffert för framtida återvinning. Bufferten kan byggas upp genom att kostnaden tas ut på

varje nyförsåld båt samtidigt som det säljs fler båtar än det återvinns. Kostnaden för producenterna i ett sådant system är beroende av hur stor buffert som önskas och i vilken takt antalet återvunna båtar närmar sig antalet nyförsålda båtar. När systemet är i ”balans” återvinns årligen ungefär lika många båtar som det säljs.

Det är rimligt att utgå ifrån att pengarna i fonden placeras på ett sådant sätt att det åtminstone täcker inflationen. I den mån det kan genereras en bättre avkastning på medlen i fonden kan det bidra till att stärka bufferten i systemet.

Avgiften till fonden antas vara lika stor som den faktiska återvinningskostnaden för motsvarande båttyp. Bufferten byggs upp under exempelvis en tioårsperiod för att kunna motsvara ca 5 års återvinningskostnader efter 10 år. Därefter betalas avgifter till fonden på samma nivå som faktiska årliga återvinningskostnader. Fonden antas i så fall fortlöpande motsvara 5 års buffert. Storleken på bufferten kan anpassas efter behov. Avgifterna kan anpassas i takt med att erfarenheten av båtåtervinning utvecklas.

Om det finns önskemål om en större buffert ökar kostnaderna per nyförsåld båt. Med 15 års buffert under 15 år kommer kostnaderna per nyförsåld båt att öka därför att återvinningsvolymerna kommer att gå upp. Ett antagande är att de kanske når 5 000 båtar per år i snitt under den kommande 15-årsperioden. Varje ny båt bekostar motsvarande sin egen återvinningskostnad plus ytterligare en tredjedel av återvinningskostnaden för en båt från det historiska avfallet vid nyförsäljning.

Avgifterna i systemet kan fortlöpande ses över i takt med att erfarenheterna av båtåtervinning växer fram och nivåerna kan anpassas till de verklig kostnaderna i systemet. Kraven kan då löpande justeras för att motsvara den risk som samhället bedömer sig exponerat för när volymer eller kostnadsnivåer ändras.
Ett lämpligt sätt att fastställa en rimlig nivå på avgifterna är att genomföra en insamlingskampanj med syfte att få in åtminstone 100-200 båtar för återvinning. Med en analys av kostnaderna för såväl insamling som återvinning av dessa båtar kan det då finnas ett första underlag för att fastställa rimliga nivåer på avgifterna i systemet.

KONSEKVENSER FÖR ENSKILDA PRODUCENTER

Kostnaderna per nyförsåld båt beror på hur stor buffert man väljer att ha. Att det är möjligt att bygga upp en fond baseras på att det finns en inledande årlig diskrepans mellan kostnadsuttaget på nyförsålda båtar och kostnaderna för återvinning och att det är denna differens som gör det möjligt att bygga upp en ”buffertfond”.

För varje nyförsåld båt betalar producenten in en summa som motsvarar kostnaden för den båt de sätter på marknaden. Om det t.ex. handlar om en öppen dagtursbåt betalar de in 2 550 kronor till fonden för varje båt och för en ruffad segelbåt 6 750 kronor. Om vi antar att det under ett år säljs 15 000 båtar av olika typer och storlekar fylls fonden på med ca 39 miljoner kronor per år. I bilaga 1 uppskattas att det

kostar ca 9 miljoner kronor att återvinna båtar i uppbyggnadsfasen och i etableringsfasen ca 18 miljoner kronor. Om producenterna betalar in återvinningskostnader per år som ovan under 5 år har de därmed ca 150 miljoner kronor kvar efter att återvinningen av båtar i uppbyggnadsfasen bekostats av fonden. Under etableringsfasen då större antal båtar återvinns har de ca 100 miljoner kronor kvar, vilket skulle räcka för att täcka 5 års återvinning. För att bygga upp en buffert som täcker ca 5 års återvinning under uppbyggnadsfasen krävs att fonden har ca 45 miljoner kronor och under etableringsfasen ca 90 miljoner kronor. Om man väljer att ha 10 års buffert krävs att fonden har ca 90 respektive 180 miljoner kronor. Om försäljningen går ner under några år och det säljs ca 10 000 båtar fylls fonden på med ca 27 miljoner kronor per år, vilket kräver att fonden behöver byggas upp under en längre tid för att ha den buffert som önskas.

Tabell 8. Illustration av uppbyggnad av återvinningsfond (miljoner kronor)

	Försäljning 15 000 båtar		Försäljning 10 000 båtar	
	Uppbyggnadsfas	Etableringsfas	Uppbyggnadsfas	Etableringsfas
Inbetalning till fonden / år	39	391	27	271
Total återvinnings-kostnad	9,5	18	9,5	18
Total fond efter fem år	150	100	90	43
Total fond efter tio år	350	300	180	87

[1] Fonden byggs endast upp under uppbyggnadsfasen så kostnaderna för återvinning under uppbyggnadsfasen gäller även här.

Det är viktigt att bestämma sig för vilket antal båtar som man vill "buffra" ifrån. Det enklaste kan vara att utgå från hela beståndet och en genomsnittlig förväntad livslängd. Överslagsmässigt blir det då 900 000 båtar, t.ex. 45 års livslängd, och därmed 20 000 per år när systemet är i balans (stabiliseringsfasen). Det är möjligt att dela upp de 20 000 båtarna i de olika båttyperna efter en schablonfördelning, som t.ex. motsvarar fördelningen de senaste 10 eller 20 åren. Det är dock viktigt att stämma av hur bufferten ligger till mot förväntade kostnader så att man inte riskerar att ha varit för snål och det inte finns tillräckligt med finansiering i systemet.

Kostnaden för den enskilda producenten under tiden bufferten byggs upp är lika stor som kostnaden för återvinning. För en öppen dagtursbåt innebär det en kostnad i relation till pris på nyförsåld båt på ca 1,9 procent om det antas att en öppen dagtursbåt kan kosta ca 137 000 kronor exkl. motor. Liknande relationer bör gälla för större båtar. Kostnaderna är därmed lägre per nyförsåld båt jämfört med finansieringsalternativ 1.

När bufferten har byggts upp så att den motsvarar 5 eller 10 års återvinningskostnader betalas i stället avgifter till fonden på samma nivå som de faktiska årliga

återvinningskostnaderna. Kostnaderna för producenterna bör ligga på liknande kostnad som under uppbyggnaden av fonden eftersom det antas att man närmar sig stabiliseringsfasen då ungefär lika många båtar säljs per år som det återvinns.

3.4.4 Konsekvenser för olika aktörer av att införa ett producentansvar

GENERELLA EKONOMISKA KONSEKVENSER FÖR BÅTBRANSCHEN

Det är svårt att förutsäga hur införandet av ett producentansvar kan påverka den svenska båtbranschen. Om ansvaret för det historiska avfallet helt läggs på producenterna kommer den extra kostnaden det innebär för producenterna att belasta de konsumenter som köper en ny båt. Det innebär att det inte är den sista båtägaren som står för kostnaden, utan den som köper en ny båt. Hur den svenska båtbranschen drabbas av detta beror på hur priskänsliga konsumenterna är.

Det finns en risk för att konsumenterna upplever prishöjningen för stor och försöker köpa båtar genom andra kanaler vilket främst skulle vara genom privatimport. Privatimport av båtar kräver att båtköparna hämtar in båten från ett annat land som inte har producentansvar och transporterar in den direkt till Sverige utan att gå via det vanliga handelsledet. Frågan är hur mycket större den kostnaden är och om det verkligen skulle bli billigare än att betala den extra pålaga på 1 – 3 procent som producentansvaret kan komma att innebära. Eftersom producentansvar på fritidsbåtar även diskuteras inom EU borde privatimporten troligen ske utanför EU för att komma undan höjda priser. Den största privatimporten av båtar sker idag från USA men därefter kommer Tyskland och Storbritannien[12] .

Tillverkningen av fritidsbåtar är viktig för svensk ekonomi speciellt med tanke på att tillverkningen sker i områden i Sverige (Orust/Tjörn, Värmland, Småland och Norrland) som traditionellt inte är industriella områden och som det är viktigt att bevara ur ett landsbygdsutvecklingsperspektiv. Dessutom bidrar tillverkningen till stora exportinkomster och till svensk BNP med 3 - 3,5 miljarder svenska kronor genom båtförsäljning samt med 2 miljarder i motor- och tillbehörsförsäljning. Båtbranschen i Sverige har under de senaste trettio åren minskat från att ha varit en av de största båtproducenterna i världen. På grund av hög konkurrens från tillväxtländerna har stora delar av båttillverkningen lagts ut på entreprenad till bland annat de baltiska staterna och Polen[13]. Det är svårt att förutse om denna trend fortsätter i och med införandet av producentansvaret. De båttillverkare som främst påverkas är de som tillverkar för den svenska marknaden. De svenska båttillverkarna som är exportörer påverkas inte av införandet av producentansvaret men eftersom det pågår diskussioner i flera EU-länder om att införa producentansvar för fritidsbåtar kan de ändå komma att påverkas om de exporterar inom EU.

[12] Personlig kommunikation Sweboat

[13] EC, Employment trends in all sectors related to the sea or using sea resources. DG Fisheries and Meritime Affairs, 2006

Ett införande av producentansvar drabbar inte enbart de som tillverkar båtar utan även de företag som importerar och säljer båtar. Sverige är ett av de länder som har flest fritidsbåtar per person i världen och försäljningen av båtar har årligen ökat förutom under krisåren. Det innebär att det behövs service, underhåll, hamnar etc. som ger sysselsättning. Denna marknad kommer troligtvis inte att drabbas negativt av ett införande av producentansvar för fritidsbåtar.

Införandet av producentansvar innebär också att båtbranschen kommer att behöva organisera sig runt hur ett producentansvar ska byggas upp. Det kommer att innebära ytterligare administrativa kostnader.

KONSEKVENSER FÖR HUSHÅLLEN / BÅTÄGARE

En stor del av de ökade kostnader som producentansvaret innebär för producenterna kommer att överföras på konsumenten eftersom det är troligt att den ökade kostnaden läggs på priset på den nyförsålda båten.

Båtägarna påverkas också olika beroende på vilket finansieringsalternativ som väljs. Om finansieringen av återvinningen av det historiska avfallet delvis bekostas via en avgift till en återvinningsfond kommer båtägarna att påverkas med ökade årliga kostnader. Kostnaderna per år för 100 procent finansiering via en återvinningsfond kostar båtägarna mellan 40 - 600 kronor per år (se tabell 9).

Tabell 9. Kostnader per år för finansiering av det historiska avfallet via en återvinningsfond.

Båttyp	Insamling	Återvinning	Summa	Per år båtägare 100%	Per år båtägare 50%
Liten båt	500	600	1 100	44	22
Dagturbåt	2 000	1 900	3 900	156	78
Ruffad motorbåt	3 000	3 650	6 650	266	133
Ruffad segelbåt	4 000	3 650	7 650	306	153
Stor båt	5 000	9 500	14 500	580	290

Utöver direkta kostnader för återvinningen kommer det att innebära tid för att sätta sig in i nya regler. Ett införande av återvinningsfond kommer också att innebära att det krävs ett register, vilket också innebär kostnader för båtägarna (se vidare i kapitel 5).

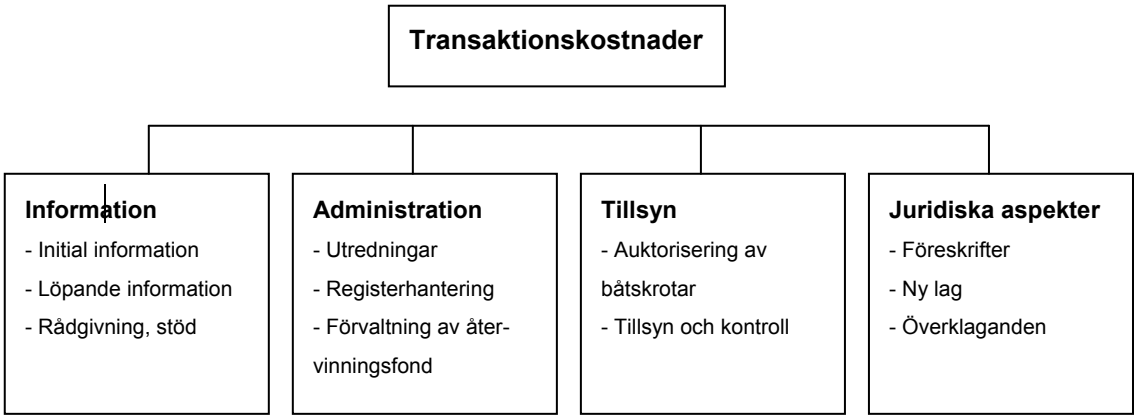
KONSEKVENSER FÖR ÅTERVINNINGSINDUSTRIN

Med återvinningsindustrin avser vi de företag som idag återvinner båtar och de som i framtiden kan komma att återvinna. Ett införande av producentansvar innebär främst positiva konsekvenser för såväl befintliga återvinnare som kommande. Producentansvaret ger incitament till skapandet av nya företag som kan se nya marknader i bland annat sysselsättningssvaga områden i Sverige.

3.4.5 Transaktionskostnader

Det uppkommer transaktionskostnader innan producentansvaret inleds samt löpande under den tid det pågår. Transaktionskostnader avser alla kostnader som är förknippade med att införa och upprätthålla ett styrmedel som inte direkt hänförs till kostnader för minskade utsläpp. Kostnader som samhället, inkl. privata aktörer, har för att söka information, förhandla och kontrollera efterlevnad av en reglering är exempel på transaktionskostnader.[14] Transaktionskostnader brukar delas upp i information, administration, tillsyn och juridiska aspekter. I figur 3 illustreras aktiviteter som ger upphov till transaktionskostnader. Kostnaderna är generella för införandet av ett producentansvar och skiljer sig inte åt mellan de olika finansieringsalternativen.

Figur 3. Aktiviteter som genererar transaktionskostnader.



TRANSAKTIONSKOSTNADER FÖR STAT, LÄNSSTYRELSE OCH KOMMUN

Inledande utredningar

Innan producentansvaret införs kommer det att behövas ytterligare utredningar om hur systemet ska utformas. Det krävs ett bättre kostnadsunderlag och det kan vara nödvändigt att samla berörda aktörer för att diskutera systemets upplägg.

Information

I god tid innan ett producentansvar införs måste information gå ut till samtliga berörda verksamhetsutövare och privatpersoner. Här krävs insatser från stat, länsstyrelser och kommuner samt från båtbranschen som ska informera sina medlemmar. Kostnaden för en inledande informationskampanj är svår att uppskatta men

[14] Vidareutveckling av förslag till avgiftssystem för minskade utsläpp av kväve och fosfor. Rapport 6346, Naturvårdsverket 2010

inom andra program har inledande kostnader legat mellan 0,5 – 2 miljoner kronor[15].

Många aktörer har också uppgett att de gärna ser att ett producentansvar föranleds av en Håll Sverige Rent-kampanj för att rensa bort de båtar som ligger och skräpar idag. Håll Sverige Rents administrativa kostnader för kampanjen med skrotbilar uppskattades 2003 till cirka 450 kronor per bil. Om vi antar att det finns ca 2 000 båtar som idag ligger och skräpar och som skulle kunna samlas in via en sådan kampanj skulle den administrativa kostnaden för kampanjen uppgå till ca 900 000 kronor.[16]

Löpande informationsinsatser

Löpande informationsinsatser är till exempel rådgivning som ges till branschens olika medlemmar, information som går ut till båtägare och producenter från kommuner och länsstyrelser.

Administration

De administrativa kostnaderna avser främst tid för löpande aktiviteter när systemet väl är igång. Löpande kostnader kan t.ex. vara registerhantering, förvaltning och utbetalning av återvinningspremier etc. Kostnaderna är svåra att förutsäga och beror på vilket system som byggs upp och vilket finansieringsalternativ som väljs.

Tillsyn

Här avses kostnader för den reglerande myndigheten att efteråt kontrollera att alla berörda verksamheter gjort det som ålagts dem. Kostnader för eventuell inledande auktorisering av båtåtervinnare ingår här. Kostnader för auktorisering av bilskrotar har av Örebro länsstyrelse beräknats uppta ca 15 timmar per auktoriseringsärende, vilket med en timlön på ca 400 kronor uppskattas kosta ca 6 500 per bilskrot[17] .

Det är idag svårt att uppskatta kostnaderna för tillsyn över båtåtervinnare men en jämförelse med kostnader för tillsyn av bilskrotar kan göras. Antalet bilskrotar är betydligt större än vad antalet båtåtervinnare kommer att vara varför det bara är möjligt att ange en siffra per bilskrot. Många bilskrotar betalar en fast årlig tillsynsavgift som kan variera mellan 5 600 och 7 000 kronor. Enligt uppgifter från Sveriges kommuner och landsting så uppgår kostnadstäckningen för kommunerna till ca 50 procent vilket innebär att den totala kostnaden ligger på ca 12 000-14 000 kronor som delas mellan kommunen och bilskroten.

[15] Vidareutveckling av förslag till avgiftssystem för minskade utsläpp av kväve och fosfor. Rapport 6346, Naturvårdsverket 2010

[16] Samla in, återvinn. Uppföljning av producentansvaret för 2002. Rapport 5299, Naturvårdsverket 2003

[17] Personlig kommunikation Örebro Länsstyrelse

Juridiska aspekter

De juridiska aspekterna avser arbete med att ta fram regelverk som är nödvändiga för att producentansvaret ska kunna införas. Innan producentansvaret införs behövs en eller flera författningar som reglerar ansvaret.

Löpande juridiska aspekter kan handla om hantering av överklaganden. Om det kan komma upp några sådana fall är svårt att förutse. I Naturvårdsverkets rapport 6346 beräknades att ett överklagande uppskattas kosta ca 20 000 kronor.

VERKSAMHETSUTÖVARNAS TRANSAKTIONSKOSTNADER

Producenter

I begreppet producenter ingår samtliga aktörer som släpper fritidsbåtar på den svenska marknaden. Deras transaktionskostnader består i den tid som de behöver lägga ned för att sätta sig in i de nya reglerna och den tid det innebär för företagen att uppfylla lagkraven. Det kan handla om att fylla i blanketter, redovisa statistik etc.

De informations- och rapporteringskrav som idag ställs på bilproducenterna och som kan vara relevant för båtproducenter är följande (Tillväxtverket 2009):

1) En producent ska för de bilar som producenten tillverkat eller fört in till Sverige, tillhandahålla de upplysningar om material, komponenter och farliga ämnen i bilarna som behövs för att underlätta återanvändning och återvinning. Producenten ska se till att auktoriserade bilskrotare får tillgång till anvisningar om dränering och demontering.

   Bilproducenterna uppskattar att detta moment tar ca 33 veckor per år vilket motsvarar ca 340 000 kronor per år och per producent. Båtproducenternas material och komponenter kommer att vara betydligt färre och företagen är mindre och sätter färre båtar på marknaden. Tid och kostnad per båtproducent kommer därför troligtvis att vara betydligt lägre.

2) Rapportering av mottagningsställen till Naturvårdsverket och till konsumenter uppskattas av bilproducenterna ta ca 2 veckor per år och motsvarar en administrativ kostnad på ca 20 000 kronor.

3) En producent ska årligen till Naturvårdsverket rapportera om återvinningsresultat. Det beräknas ta ca 1 vecka per år, vilket motsvarar en kostnad på ca 10 000 kronor.

4) Producenten ska samråda med berörd kommun i frågor som rör mottagningssystemet. Det beräknas ta ca 1 vecka per år, vilket motsvarar en kostnad på ca 10 000 kronor.

En stor del av den rapportering och information som krävs inom producentansvaret för bilar sköts av Bil Sweden. De har uppskattat sina årliga kostnader till ca 6 miljoner kronor. Som jämförelse bör dock nämnas att det under de senaste åren har sålts mellan 180 000 – 240 000 nya bilar per år respektive mellan 7 000 – 15 000 båtar per år.

Återvinnare

I begreppet återvinnare ingår samtliga företag som ska vara involverade i det system som byggs upp för att underlätta för båtägare att lämna in sin båt för återvinning och de som genomför återvinningen. Deras transaktionskostnader består i den tid som de behöver lägga ned för att sätta sig in i de nya reglerna och den tid det innebär för företagen att uppfylla lagkraven. Det kan handla om att fylla i blanketter för auktorisering och tillsyn, egenkontroll, lämna miljörapporter, utfärdande av mottagningsbevis och återvinningsintyg.

Högst vart femte år ska bilskrotarna göra en ansökan om auktorisering. I Tillväxtverkets rapportering för 2009 uppgår att det tar bilskrotarna ca 55 timmar att genomföra och få en auktorisering godkänd. Det motsvarar en kostnad på ca 14 630 kronor.

Övriga moment som ingår i bilskrotarnas administrativa arbete och som kan vara relevant för båtåtervinnarna är t.ex. att sköta vissa dokumentationskrav som beräknas ta ca 16 timmar per år (4 300 kronor per år) samt utfärdande av mottagningsbevis som beräknas ta ca 10 minuter. Om det återvinns ca 15 000 båtar per år uppgår den totala kostnaden till ca 665 000 kronor.

3.5 Juridiska aspekter

Enligt 15 kap. 6 § miljöbalken får regeringen meddela föreskrifter om skyldighet för producenter att se till att avfall samlas in, transporteras bort, återvinns, återanvänds eller bortskaffas på ett sätt som kan krävas för en hälso- och miljömässigt godtagbar avfallshantering. Sådana föreskrifter får meddelas i fråga om avfall från sådan verksamhet som producenterna bedriver och avfall som utgörs av sådana varor som producenterna tillverkar, för in till Sverige eller säljer. Föreskrifter om skyldighet för en producent att ta om hand avfall som utgörs av varor som producenten inte tillverkat, fört in till Sverige eller sålt får endast avse den del av avfallet som motsvarar producentens marknadsandel för nya sådana varor eller på annat sätt står i rimlig proportion till producentens verksamhet.

Det är alltså möjligt att utforma ett producentansvar som innebär att producenterna inte endast tar ansvar för de produkter som de själva släppt ut på marknaden, utan också för sådana varor som någon annan släppt ut på marknaden. Med ”sådana varor” avses alltså den typ av varor som producentens yrkesmässiga verksamhet omfattar. I själva idén om ett producentansvar ingår också att de producenter som är verksamma idag inte enbart ska ta ett ansvar för de varor som de själva släpper

ut på marknaden, utan också ska ta del i ansvaret för hanteringen av de varor som tidigare har släppts ut på marknaden, det s.k. historiska avfallet. Producentansvaret bör självfallet avgränsas så att det blir förutsebart och proportionellt (prop. 2006/07:40, s. 28-29).

Enligt våra förslag blir producenterna ansvariga dels för sådana varor som de själva tillverkar, för in eller säljer, dels för det historiska avfallet i proportion till dennes försäljningsmarknadsandel och typen av försålda båtar.

Våra olika förslag är i överensstämmelse med miljöbalkens bestämmelser. Liknande bestämmelser finns för t.ex. bilar och elektriska och elektroniska produkter, när det gäller del i ansvar för det historiska avfallet.

Producentansvaret bör omfatta fritidsbåtar, i princip i enlighet med definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar, dvs. varje båt oavsett typ och framdrivningssätt med en skrovlängd om 2,5-24 meter avsedd för sport- och fritidsändamål, med undantag för t.ex. kanoter och kajaker, vattenskotrar och båtar avsedda för hastighetstävling (se artikel 1a i direktiv 94/25/EG)

Införande av ett producentansvar för fritidsbåtar är också i linje med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv, det s.k. ramdirektivet för avfall. Införandet av ett utökat producentansvar i direktivet är ett sätt att stödja en utformning och produktion av varor vid vilken man fullt ut beaktar och underlättar en effektiv användning av resurser under hela deras livscykel, inbegripet reparation, återanvändning, demontering och materialåtervinning. Direktivet nämner särskilt att medlemsstaterna får vidta åtgärder för att uppmuntra en produktutformning som minskar inverkan på miljön och genereringen av avfall. Sådana åtgärder kan bl.a. uppmuntra utveckling och produktion av produkter som är lämpliga för flerfaldig användning, är tekniskt hållbara och lämpar sig för riktig och säker återvinning och miljövänligt bortskaffande när de blivit avfall.

För det fall man skulle välja att finansiera kostnaderna för återvinning av fritidsbåtar genom en s.k. återvinningsavgift, som tas ut i samband med en registeravgift, skulle en sådan avgift motiveras av att båtägarna så småningom får en motprestation i form av återvinningen.

4. Att driva frågan inom EU för att på sikt få ett producentansvar för fritidsbåtar inom unionen

4.1 Naturvårdsverkets förslag

Kommissionen (DG Environment) arbetar för närvarande med informationsinsamling om båtar under 500 bruttotonnage där även fritidsbåtar ingår. Tillsammans med medlemsländer, intressenter och konsulter har man haft workshops under våren för att klargöra situationen inom EU. Resultat från denna informationsinsamling väntas vara klar under september eller oktober 2011. Information som samlas in är bland annat antal, volymer, material och ålder på befintliga båtar. Resultatet kommer att visa hur ett framtida behov av omhändertagande ser ut och utifrån detta kan åtgärder från medlemsstater eller berörda aktörer planeras. 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. Sverige föreslås föra fram och argumentera för ett producentansvar för fritidsbåtar inom DG Environments påbörjade arbete.

Naturvårdsverket och Transportstyrelsen anser att kraven på produktutveckling av fritidsbåtar borde drivas inom arbetet med revidering av fritidsbåtsdirektivet. Kommissionen (DG Enterprise) är i slutskedet med förslag till revidering av fritidsbåtdirektivet som väntas träda ikraft 2016. Fristen för förändringar är således knapp.

4.2 Producenters initiativ i andra länder[18]

2010 skickade ICOMIA ut frågor till de nationella båtproducenternas branschorganisationer. Bland annat efterfrågades om det finns nationell lagstiftning om ELB:s, om branschen samarbetar med någon aktör för att hantera ELB:s eller om det finns ett system för finansiering av omhändertagande av ELB:s. Här följer en sammanfattande lägesbeskrivning. Finlands och Frankrikes hantering är beskrivna under avsnitt 3.2 och utelämnas i denna del av rapporten.

DANMARK

Inga initiativ är tagna av myndigheterna. Branschorganisationen anser att en ökande efterfrågan på marina båtplatser kommer att skärpa fokus på ELB:s som upptar kajplatser som bör vara tillgängliga för aktiva båtägare.

[18] Decommissioning of end-of-life boats. A status report, updated August 2010. ICOMIA

ITALIEN

I brist på regler är avfallshierarkin vägledande för industrin för att uppmuntra "design för återvinning ".
Branschorganisationen deltar i arbetet för att skapa ett system för omhändertagande av ELB:s och är för närvarande med i tre olika parallella projekt:
1. en intern förstudie som syftar till att hitta det bästa sättet för omhändertagande av ELB:s;
2. en ISO-arbetsgrupp för att utarbeta krav för "design för återvinna";
3. projektet "Strategier och instrument för avveckling av FRP inom ett statligt finansierat program "Industri 2015".
Idag finns det inget system för att finansiera omhändertagande av ELB:s.

JAPAN

I Japan finns det ett utökat producentansvar. 7 stora båttillverkare tog initiativet 2005 och utvecklade ett återvinningssystem för båtar. 2008 fanns detta system över hela Japan. Systemet accepterar även båtar från icke-medlemmar. Glasfiber användas som råvara vid cementtillverkning.
Branschorganisationen arbetar med 480 agenturer/återförsäljare, 15 transportföretag, 38 primära demonteringsföretag, 8 fragmenteringsföretag och 4 cementföretag över hela Japan. På 5 år har 3 000 båtar återvunnits. Medlemmarna till branschorganisationen står för återvinningskostnaderna. Under de första 4 åren stod ”The Nippon foundation” för återvinningskostnaderna för övergivna båtar.

NEDERLÄNDERNA

Det finns inga planer på lagstiftning i Nederländerna. En undersökning har utförts för att studera om det kan finnas ett framtida behov av åtgärder. Några varv demonterar isär båtar, men det finns inget system i drift. Kostnaderna är för höga.

NORGE

Det finns inga särskilda lagar i Norge när det gäller omhändertagande av fritidsbåtar. Branschorganisationen tror att kommande lagar i Norge inom detta område kommer att bli en följd av framtida EU-regler. Under de senaste 15 åren har branschorganisationen uppmärksammat problem när det gäller ELB:s och är för närvarande involverade i ett offentligt finansierat treårigt projekt med två huvudsakliga mål:
1. Föreslå ett system för insamling och avveckling av ELB:s inklusive kostnad/finansiering och nödvändiga justeringar i lag;
2. Hitta ett sätt att återanvända material genom kemisk behandling av GRP.
Den stora europeiska avfallshanteringsoperatören Veolia leder projektet och är den enda operatören i landet med fokus på omhändertagande av ELB:s.

NYA ZEELAND

Det finns för närvarande ingen lagstiftning för omhändertagande av fritidsbåtar. Branschorganisationen känner inte till något organiserat omhändertagnade av fri-

tidsbåtar och har för närvarande inga planer på att inleda ett samarbete med avfallshanteringsbolag.

SPANIEN

Det finns ingen lagstiftning som reglerar omhändertagande av ELBs idag men ett förslag är under uppbyggnad. Några stora utmaningar har identifierats:
1. Det är dyrare att återvinna en båt än det faktiska värdet;
2. Det krävs en stor och stabil leverans av FRP-skrot för en effektiv behandling;
3. Logistik, t.ex. transport och insamling av båtar;
4. ELB:s lämnas kvar utan möjlighet att spåra en ansvarig ägare.

För närvarande finns det inget system för att finansiera omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar.

STORBRITANNIEN

Den nationella branschorganisationen anser att krav på omhändertagande av ELB:s skulle ha en betydande negativ effekt på fritidsbåtsindustrin. En avgift som läggs på priset för en ny båt skulle vara så hög att den skulle avskräcka vissa köpare. Branschorganisationen arbetar inte med myndigheter för att identifiera utmaningar, men är i regelbunden kontakt med det nationella kompositnätverket. Branschorganisationen är inte inblandad i processen för omhändertagande av ELB:s och tittar följaktligen inte på möjliga samarbeten med avfallshanteringsbolag.

SYDAFRIKA

Det finns för närvarande ingen lagstiftning som rör omhändertagande av fritidsbåtar. Branschorganisationen har ännu inte tagit några initiativ och känner inte till några avfallshanteringsbolag som gjort det. Det finns ingen finansiering för omhändertagande av ELB:s.

TJECKIEN

Det finns ingen lagstiftning som reglerar omhändertagande av ELB:s. Den nationella branschorganisationen samarbetar varken med avfallshanteringsbolag eller är inblandat i omhändertagandeprocessen av ELB:s.

TURKIET

Det finns en återvinningsanläggning för fartyg och fritidsbåtar. Branschorganisationen är indirekt inblandad i omhändertagandet av ELB:s. Från och med 2010 ska alla fritidsbåtar i bruk registreras. Detta kommer att underlätta planeringen för omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar.

USA

För närvarande finns det ingen lagstiftning för ELB:s. Branschorganisationen samarbetar inte med några avfallshanteringsföretag och känner inte till några initiativ för omhändertagnade av fritidsbåtar. Följaktligen finns det inget system för att finansiera arbetet med omhändertagande av ELB:s.

ICOMIAS SLUTKOMMENTARER

De flesta nationella branschorganisationerna arbetar inte med omhändertagande av ELB:s. Så länge lagstiftning inte ställer krav på omhändertagande av ELB:s är det föga troligt att branschorganisationerna kommer att ta egna initiativ. Frågan är dock hur länge det dröjer tills myndigheter betraktar övergivna ELB:s som nedskräpande och miljöstörande. Rapporten avslutas med en uppmaning till industrin att börja fokusera på ”Cradle to Cradle-filosofin” för att ta initiativet i frågan.

4.3 Det föreslagna svenska systemet i ett EU-perspektiv

Den senaste skattningen av antalet båtar inom EU utfördes av ICOMIA 2007 vilket visade på ca 6 000 000 fritidsbåtar. (Decommissioning of End-of-life boats. A status report December 2007). Förutsättningarna i medlemsländerna skiljer sig åt gällande fritidsbåtsbestånd och infrastruktur för att transportera och återvinna fritidsbåtar. Att införa olika system i olika länder med olika krav skulle kunna förvirra och även förhindra produktutvecklingen för en båtproducent som har Europa som en marknad. Om det föreslagna systemet i Sverige skulle genomföras inom hela EU skulle det innebära en negativ ekonomisk konsekvens för de enskilda båtproducenterna vilket skulle kunna medföra en ökad privatimport från länder utanför EU. Sannolikt skulle den inre marknaden kunna stärkas genom bland annat ökad kontroll och krav på CE-märkning vid exempelvis marinor, båtklubbar och hamnar. Om det föreslagna svenska systemet skulle införas i hela EU så krävs inte ett fritidsbåtsregister vilket är en fördel eftersom registreringskraven skiljer sig åt på ett betydande sätt mellan medlemsländerna. En registrering skulle dock underlätta planering, hantering av eventuella premier och informationsutbyte mellan medlemsländerna. Hanteringen av de uttjänta fritidsbåtarna i det föreslagna svenska systemet är relativt lik den hantering som idag finns i Frankrike och Finland. Båtar samlas in, förbehandlas, därefter sker viss manuell demontering, maskinell demontering, återanvändning, materialåtervinning, energiåtervinning och deponering. Frankrikes omhändertagande innebär mer manuell demontering och återanvändning vilket medför betydligt högre kostnader än det finska systemet. Det svenska producentansvarssystemet antas hamna mittemellan de franska och finska avseende kostnad för omhändertagande. I Finland och Frankrike står den siste båtägaren för återvinningskostnaden medan båtproducenterna föreslås betala för den kostnaden i Sverige.

4.3.1 EU:s regelverk

Fritidsbåtsdirektivet syftar till att produkten uppfyller säkerhets- och miljökrav när den sätts på marknaden (som ny, ombyggd, importerad från tredjeland etc.) Reglerna omfattar alltså själva produktionen, testning och den färdiga produkten. Transportstyrelsen anser att frågan om producentansvar inte bör drivas inom fritidsbåtsdirektivet eftersom direktivet idag endast reglerar förhållandena fram till dess att produkten når den första kunden. Det skulle utvidga direktivets omfattning

och krav i tid. Däremot ser Transportstyrelsen det möjligt att driva regler om deklaration av material, information om demonterbarhet och information om principer för hur material och komponenter ska återvinnas, inom ramen för revidering av direktivet. Det finns inget formellt hinder emot att införa producentansvar direkt i fritidsbåtdirektivet.

Inom EU har regler om producentansvar drivits under DG Environments kompetensområde. Det finns uttryckt i ramdirektivet för avfall 2008/98/EG att medlemsstaterna får vidta lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder för att garantera att varje fysisk eller juridisk person som säljer eller importerar produkter har utökat producentansvar. Vidare står det att medlemsstaterna ska, vid tillämpningen av utökat producentansvar, se till att den inre marknaden fungerar smidigt. Bristen på system för omhändertagande av fritidsbåtar förväntas resultera i ett nedskräpningsproblem och den stora utmaningen för ett producentansvarssystem är finansieringen. Finlands och Frankrikes system visar att själva omhändertagandet av båtar fungerar men incitamenten för den siste båtägaren är för svaga för att båtar ska lämnas in för omhändertagande. Ett införande av föreslaget producentansvarssystem i Sverige skulle medföra ett ökat pris på en fritidsbåt på mellan 1 - 2,5 procent av nyförsäljningspriset. Båtbranschen (Sweboat) har uttryckt oro för att detta medför att svenska medborgare då väljer att t.ex. köpa båt i Tyskland eller Finland p.g.a. den högre kostnaden. Detta gör att länder som inför ett producentansvarssystem för fritidsbåtar riskerar att få minskad försäljning jämfört med deras närliggande grannländer.

5. Att kunna spåra ägare

5.1 Naturvårdsverkets förslag

Det finns flera fördelar med att kunna spåra ägare. Till exempel för räddningstjänst och för sjötrafikkontroll när en båt påträffas herrelös på havet. Med hjälp av ett register kan man spåra ägaren för att få veta om det är en båt som har slitit sig från en brygga eller om någon har fallit överbord. Registreringen borde även ha en preventiv verkan då det medför vissa risker att busköra, färdas genom naturskyddsområden eller köra berusad även om ingen bevakningsenhet finns i närheten. Inom uppdraget behandlas frågan med fokus på att spåra. Uppdraget syftar till att föreslå ett system för att kunna spåra ägare till övergivna nedskräpande fritidsbåtar. Eftersom det främst är mindre båtar som skräpar ner, föreslår Naturvårdsverket att ett obligatoriskt fritidsbåtsregister för alla fritidsbåtar ingår i registret, om de inte ingår i annat register med motsvarande spårningsmöjlighet (fartygsregistret eller enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.). Fritidsbåtsregistret måste innehålla uppgifter om båten och om dess ägare men föreslås innehålla liknande uppgifter som det tidigare obligatoriska fritidsbåtsregistret innehöll.

5.1.1 Vem är lämplig att driva fritidsbåtsregistret?

Mot bakgrund av syftet med det föreslagna registret för fritidsbåtar, dvs. en möjlighet för det allmänna att kunna spåra ägare, bör det vara en myndighet som ansvarar för registret och är personuppgiftsansvarig enligt personuppgiftslagen. Eftersom registret dessutom kan komma att användas för lagföring av brott, t.ex. stöld, är det nödvändigt att registret förs av en offentlig aktör. Transportstyrelsen har som huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning inom transportområdet. Transportstyrelsen ansvarar även för bilregistret och fartygsregistret och bör därför ses som den självklara huvudmannen för ett fritidsbåtsregister.

5.2 Fritidsbåtsregister

Syftet med det tidigare svenska båtregistret var att underlätta kontroll av ordning inom sjötrafiken, bidra till ökad sjösäkerhet samt vara ett underlag för planering av olika frågor med inriktning på fritidsbåtslivet. Det skulle också användas som underlag för planering som avser turism, friluftsliv och naturvård samt för utredningar rörande skatter, tullar och indrivning. Ett ytterligare syfte som tillkommer i och med detta regeringsuppdrag är att det underlättar för kommunen att förhindra nedskräpning då de kan identifiera ägare till båtar som är uttjänta och som ”ligger och skräpar”. Från Polisen och försäkringsbranschen och från stöldskyddsföreningen framfördes i rapporten ”Vrak och ägarlösa båtar” också att ett register kan begränsa stöld och häleri – särskilt om särskilda märkningsföreskrifter införs. Svensk För-

säkring ser också att en obligatorisk märkning av båtarna skulle ge bättre möjlighet att minska stöldrisken. Ett register är även en förutsättning för att införa ett system för återvinningspremie. Utan register skulle ett sådant system vara alltför enkelt att utnyttja för ekonomisk vinning.

5.2.1 Fördelar med ett fritidsbåtsregister

- ökad möjlighet att identifiera stulna båtar och motorer och båtar på drift vilket möjliggör att de kan återbördas till rätt ägare
- ökad möjlighet att upptäcka stöldgods
- ökad möjlighet för upptäckt vid avyttring av stöldgods
- ökade möjligheter att identifiera båtar ur ordningssynpunkt (om identiteten är synlig)
- möjlighet att få nationalitetsbevis som intygar att båten är svensk
- ökad möjlighet att finna anhörigkopplingar vid sjöräddning och eftersök
- ökade möjligheter för Polisen och Kustbevakningen att utföra kontroller av båtar och förare
- ökade möjligheter till effektivare marknadskontroll både ur säkerhets- och miljösynpunkt, t.ex. att båtarna har den CE-märkning som krävs
- möjlighet till återkallande m.m. av båtar med säkerhetsbrister
- möjlighet att följa upp och prognostisera båtlivets miljöpåverkan
- möjlighet för nyblivna båtägare att komma i kontakt med tidigare ägare.

5.2.2 Nackdelar med ett fritidsbåtsregister

- Upplevelse av integritetsintrång
- registret kan marginellt öka myndigheternas vetskap om den enskilde båtägarens privata förhållanden
- om uppbyggnaden av registret inte görs med stor omsorg kan ofullkomligheter i systemet utnyttjas av den som vill bli ägare till en båt som han inte äger
- det kan underlätta för tjuvar att lokalisera båtar av en viss typ.

5.2.3 Det tidigare obligatoriska fritidsbåtsregistret

En obligatorisk registrering av fritidsbåtar infördes i Sverige den 1 januari 1988 och upphörde 1 januari 1993. Sjöfartsverket var ansvarig myndighet för registret men själva registerhållningen utfördes av bilregisterenheterna vid länsstyrelserna. Registreringsplikten omfattade båtar med en längd överstigande 5 meter som drevs med segel eller motor samt båtar med motor med en minsta motorstyrka på 10 kW ca (14 hk). De motiv som redovisades för ett register var att det skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick även användas som underlag för planering avseende turism, friluftsliv och naturvård och för utredningar rörande skatter, tullar och indrivning.

De avgränsningar som gällde för registreringsplikten var närmast grundade på praktiska hänsyn. Med den valda avgränsningen fick man en rimlig mängd båtar att arbeta med. Registret hade planerats för att omfatta ca 425 000 båtar. Detta antal nåddes aldrig. I juli 1991 uppgick antalet registrerade båtar till drygt 256 000. Om denna lägre siffra berodde på en grov överskattning av antalet registreringspliktiga båtar eller att sådana båtar inte registrerades förblir en öppen fråga.

Kostnaderna första året för registret uppgick till ca 12 miljoner kronor. Den årliga driftskostnaden uppgick därefter till ca 9 miljoner kronor. Kostnaden för registerhållningen skulle täckas med en avgift. För att täcka kostnaderna begärde bilregistret under 1992 en höjning av registeravgiften från 25 till 50 kronor om året.

REGISTERUPPGIFTER.

För att kunna spåra ägare till en övergiven fritidsbåt så måste det registrerats en båt som går att identifiera, en ägare och kopplingen där emellan. Det tidigare obligatoriska registret innehöll dessutom uppgifter om ägarens adress, person- eller organisationsnummer, andel i båten, om den ägdes av flera, samt förvärvsdatum. Dessutom ingick båtens namn och kommun där båten vanligen är förlagd, fabrikat och modellbeteckning, tillverkningsnummer och tillverkningsår, längd och bredd, skrovfärg och överbyggnadsfärg byggnadsmaterial mm. Om båten hade motor skulle antal motorer, motorfabrikat, modellbeteckning, motornummer, motortyp och drivmedel samt sammanlagd propelleraxeleffekt anges. Båtar med segel angav antal master för segel och segelnummer.

I samband med registrering så tilldelades båten en registerbeteckning med tre bokstäver och två siffror. Beteckningen skulle vara synlig från båtens båda sidor samt anbringas på insidan av skrovet.

SVENSKA STÖLDSKYDDSFÖRENINGENS REGISTER

Svenska Stöldskyddsföreningen (SSF) drev, på uppdrag av båtförsäkringsbolagen, SSF Båtregister - ett register som omfattade ca 170 000 båtar. Det startade 1993 och övertog en stor del av uppgifterna i det statliga registret när detta las ner. De viktigaste motiven för försäkringsbolagen att driva registret vidare i frivillig form var att minska antalet bedrägerier och stölder samt att underlätta för Polisen och försäkringsbolagen m.fl. att återbörda stulna och försvunna båtar och motorer till rätt ägare. Det frivilliga registret kunde även utnyttjas av sjöräddningen för olika syften. Försäkringsbolagen finansierade registret gemensamt och utan att någon avgift togs ut av båtägarna. Driftkostnaderna för registret uppgick till ca 3 miljoner kronor per år. Eftersom det var ett privat register begränsades allmänhetens tillgång till registeruppgifterna vilket också påverkade de administrativa kostnaderna för registerhållningen. Vid utgången av 2003 upphörde registret. Skälet var att båtregistret blev alltmer urholkat och uppgifterna blev mindre aktuella vilket medförde att kostnaderna för registerhållningen inte motsvarade nyttan som försäkringsbolagen hade med registret.

5.2.4 Befintliga register i andra länder

I Norge finns ett frivilligt småbåtsregister. Drygt 140 000 båtar är registrerade. Nyregistrering kostar 400 och omregistrering kostar 250 norska kronor. Årsavgiften har gått upp från 100 till 175 norska kronor från starten år 2006 till idag. Förutom inledande kostnader för registrering får man därmed in ca 24 miljoner norska kronor per år i medlemsavgifter.

Spanien, Portugal, Italien, Frankrike, Belgien och Grekland samt de baltiska staterna har obligatoriska registersystem för fritidsbåtar. Irland, Storbritannien, Danmark, Tyskland och Nederländerna är exempel på länder som inte har det.[19]

I Finland finns också ett registreringssystem. Det startade redan år 1960 och ett nytt system inrättades i oktober 2007. Alla båtar som är längre än 5,5 meter (såväl motor- som segelbåtar) och/eller båtar som har mer än 20 hästkrafter ska vara registrerade. Ägaren är skyldig att registrera sin båt till en regional myndighet (city magistrate) som bland annat handlägger frågor om farkostregistret. Kostnaden för registrering är 30 Euro. Båtägarna betalar sedan ingen årlig avgift. Många båtförsäljare gör detta som en tjänst till kunderna. Registreringscertifikatet ska finnas ombord väl tydligt.

5.3 Alternativa förslag till fritidsbåtsregister

ANSVARSFÖRSÄKRING OCH EGENDOMSFÖRSÄKRING

Att införa en obligatorisk ansvars- och egendomsförsäkring har diskuterats inom uppdraget. Svensk Försäkring har uttryckt att en obligatorisk ansvarsförsäkring skulle vara mycket svår att genomföra eftersom det är väldigt få tredjemansskador vilket innebär att få tecknar en ansvarsförsäkring. Vad gäller egendomsförsäkring kan man förvänta sig att de seriösa båtägarna har sin båt försäkrad, men man kan knappast räkna med att övergivna båtar har en försäkring.

Under 2001 fanns det 220 000 tecknade separata båtförsäkringar. 8 200 skador med anknytning till båtarna rapporterades och totalt betalades det ut 203 000 000 kronor från försäkringsbolagen.

Under 2005 fanns det 280 000 tecknade separata båtförsäkringar inom 7 bolag (75 procent motorbåtar). Det rapporterades 9 500 skador varav 3 239 stöldskador, 191 ansvarsskador (kört in i annan båt e.d.), 5 personskador och 4 075 sjöskador (grundstötning). Totalt betalade försäkringsbolagen ut 280 000 000 kronor under 2005.

[19] Personlig kommunikation, European Boating Industry

Svensk Försäkring anser inte att det är motiverat med en obligatorisk ansvarsförsäkring eftersom endast ca 5 personer per år skadas genom vållande av båt.

En obligatorisk båtförsäkring (som delvis kan finansiera återvinningen) ställer sig Svensk Försäkring också tveksam till eftersom inget hindrar en båtägare från att försäkra sin båt i ett annat EU-land. Försäkringsbolag utanför Sverige behöver då inte räkna med kostnaden för återvinningen eftersom de inte är med och finansierar återvinningen.

5.4 Konsekvensanalys

ALLMÄNT

I propositionen 1992/93:102 om upphävande av lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister m.m. föreslog man att fritidsbåtsregistret skulle avskaffas. Man angav som viktigaste motiv, att den nytta registret kunde göra inte stod i rimlig proportion till det integritetsintrång som många båtägare ansåg följa av registreringen. Det är svårt att väga de nyttoaspekter som kan följa av ett register mot det integritetsintrång som ansågs vara den största samhällsekonomiska kostnaden av införandet av ett register. Det bör därför vara av största vikt att man funderar på hur ett register kan införas som framförallt kan ge de funktioner som polisväsendet, kommuner etc. ser som viktiga men som samtidigt inte medför ett för stort integritetsintrång.

GENERELLT RESONEMANG KRING NYTTAN AV ETT REGISTER

Varje år stjäls båtar och båtmotorer för omkring 250 miljoner kronor. Räknat i antal har stölderna av båtar minskat successivt under 2000-talet. 2 298 båtar stals 2010 jämfört med 2 642 år 2006[20]. Däremot minskade inte det totala värdet på de stulna objekten, eftersom det är allt dyrare båtar som stjäls.

Endast ca 25 procent av de stulna båtarna återfinns. Det innebär att värdet av det stulna godset uppgår till ca 190 miljoner kronor. Det kan jämföras med att 90 procent av alla bilar som stulits återfinns. Från Polisens sida anser man att registreringen bidrar till att en betydligt högre andel bilar återfinns.[21] Om en registrering av fritidsbåtar skulle kunna bidra till att öka antal återfunna båtar till t.ex. 80 procent skulle det innebära en vinst för båtägare och försäkringsbolag med ca 140 miljoner kronor. I genomsnitt ligger värdet på en stulen båt på ca 95 000 kronor.

Om en allvarlig brist beträffande säkerhetskrav, t.ex. av sådana som följer av fritidsbåtsdirektivet, upptäcks kan tillverkaren åläggas att återkalla båtar för åtgärd. I dag är annonsering den praktiska vägen att nå båtägarna. Ett register skulle kunna förbättra informationsmöjligheten.[22]

[20] Brottsförebyggande, www.bra.se

[21] Förutsättningar för ett fritidsbåtsregister, Sjöfartverket 2003

[22] Förutsättningar för ett fritidsbåtsregister, Sjöfartverket 2003

För att säkerställa att alla nya båtar har CE-märkning skulle det kunna ställas krav på att uppvisa föreskriven dokumentation kring CE-märkning för att få bli registrerad.

Om samtliga båtar ingår i registret är det lättare att göra en kartläggning och få in mer detaljerad kunskap om antal och typer av fritidsbåtar. Registret kan därför utnyttjas i planeringssyfte för exempelvis ett system för omhändertagande av fritidsbåtar. Ett register ger också möjligheter att göra fördjupade studier med olika syften för att få ökad kunskap om vad fritidsbåtägare har för preferenser och prioriteringar

De motiv som redovisades för ett register när det tidigare fritidsbåtsregistret skulle införas var att det skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick även användas som underlag för planering avseende turism, friluftsliv och naturvård och för utredningar rörande skatter, tullar och indrivning.

En annan viktig aspekt som framhålls specifikt i detta uppdrag är möjligheten för kommunen att kunna hitta ägaren till en övergiven uttjänt båt. Omhändertagandet av en båt kostar mellan 1 100 – 17 000 kronor per båt. Det finns inte någon statistiskt säkerställd information om hur många båtar som överges varje år. Om det årligen överges ca 1 000 båtar innebär det i medeltal en kostnad om mellan 1 – 14 miljoner kronor för kommunerna att omhänderta dessa båtar. Om det främst rör sig om mindre båtar, talar det för att de också bör ingå i registret.

5.4.1 Konsekvenser

Statsfinansiella kostnader

Inledningsvis kommer det att uppstå kostnader för att upprätta registret. Det kommer att behövas nya författningar. Inför starten av registret krävs också en intensiv informationskampanj för att båtbransch och samtliga båtägare ska vara informerade.

Det kommer att innebära extra kostnader för den myndighet som blir ansvarig för att administrera registret. Sjöfartsverket beräknade i sin utredning 2003 att det skulle kunna kosta mellan 11,5 – 13,5 miljoner kronor per år att administrera registret. Den kostnaden baserades på att 14 personer arbetade på halvtid med registret. Kostnaden för att löpande driva registret ska dock vara självfinansierad och Sjöfartsverket räknade då med att varje båtägare skulle få en årlig registerkostnad på ca 30 kronor per båt. Då var endast drygt 245 000 båtar registrerade varvid kostnaden per båt egentligen var ca 46 kronor. Sedan 1992 har det varit en prisstegring på ca 30 procent. En årlig kostnad på 11,5 - 13, 5 miljoner kronor uppgår alltså i dagens prisläge till ca 15 – 17,5 miljoner kronor och en kostnad per båt på ca 60 - 70 kronor. Registret var en enkel databas med endast nödvändiga funktioner. Om ett båtregister ska ha andra funktioner, t.ex. för att löpande kunna spåra ägare, ägarbyten m.m. så kommer

det troligen att vara dyrare. Kostnaden för att löpande driva registret kan också variera med graden av differentiering i registeravgifter. Ägare av mindre fritidsbåtar kan eventuellt åläggas en mindre avgift än ägare av större båtar. Det krävs mer administrativ tid för att driva ett sådant register.

Kostnader för båtägare

Sett över en båts livslängd (ca 40 år) utgör en kostnad på 60 - 70 kronor per båt ca 2 400 – 2 800 kronor totalt över livslängden. Med tanke på att ca hälften av alla båtar har ett försäljningspris under 20 000 kronor utgör det en stor kostnad[23]. För båtar som däremot kostar mellan 75 000 och 200 000 kronor utgör det en mindre kostnad i sammanhanget. Kostnaden kan också sättas i relation till båtägarnas årliga kostnader för båthållning. Dessa ligger i genomsnitt på ca 3 792 kronor[24].

För att inte kostnaden ska utgöra en för stora börda för enskilda ägare till mindre båtar är det viktigt att registeravgiften är differentierad och att den baseras på båtens storlek och användning.

Kostnader för märkning tillkommer vid den första registreringen. Engångskostnaden bedöms uppgå till ca 100 kronor per båt (skylt, instruktioner, porto) föreslås täckas av båtägaren. Totalt kommer alltså dessa att belastas med 100 kronor x ca 900 000 båtar =90 miljoner kronor.

Utöver själva registerkostnaden uppkommer kostnader i form av tid för att sätta sig in i det nya regelverket. Främst är det en inledande kostnad och de löpande kostnaderna borde kunna minska med tiden när båtägarna är insatta i regelverket.

Kommuner och länsstyrelser

I det tidigare registret var det länsstyrelserna som tilldelade båten en registerbeteckning. Det innebär därmed utökade arbetsinsatser för länsstyrelserna.

Polisen, Kustbevakningen m.fl.

För dessa myndigheter innebär ett register främst positiva konsekvenser eftersom de lättare kan utöva kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt bättre planera trafiken med fritidsbåtar.

Försäkringsbolag

Ett register innebär främst positiva konsekvenser då det underlättar för försäkringsbolagen att finna stulna båtar (se resonemang om nyttan ovan).

---

[23] Båtlivsundersökningen 2010, Transportstyrelsen

[24] Båtlivsundersökningen 2010, Transportstyrelsen

5.5 Juridiska aspekter

Varje form av behandling av personuppgifter omfattas av bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204). Ett register för registrering av fritidsbåtar innebär behandling av personuppgifter och måste alltså följa personuppgiftslagens regler. Personuppgiftsansvarig är den som behandlar personuppgifter i sin verksamhet och som bestämmer vilka uppgifter som ska behandlas och vad uppgifterna ska användas till. Den personuppgiftsansvarige ska se till att behandlingen av personuppgifter är laglig enligt personuppgiftslagen och har ansvar t.ex. för informationssäkerheten och för att de registrerade får den information som de har rätt till. Den personuppgiftsansvarige är också straffansvarig. Det är tillåtet att behandla personuppgifter utan samtycke bl.a. för att en arbetsuppgift i samband med myndighetsutövning ska kunna utföras.

Registret bör omfatta fritidsbåtar enligt definitionen i fritidsbåtsdirektivet, dvs. varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ och framdrivningssätt, med en skrovlängd på 2,5 – 24 meter, undantaget kanoter, kajaker, vattenskotrar m.fl.

6. Att ändra reglerna för att ge kommunerna bättre möjligheter att omhänderta vrak

6.1 Naturvårdsverkets förslag

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. I lagen bör införas ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fartyg när det behövs för ordningen och säkerheten till sjöss eller av naturvårdsskäl. I förordningen bör ändringar göras så att kommunerna ges rätt att flytta fartygsvrak. För enkelhetens skull bör samma kriterier som gäller för bilvrak enligt dess definition i lagen om flyttning av fordon i vissa fall gälla även för fartygsvrak. Med fartygsvrak bör alltså avses sådant fartyg som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har legat på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde. Naturvårdsverket anser att definitionen av fartyg bör vara så vid som möjligt för att inte onödigt begränsa kommunernas befogenheter. Enligt Naturvårdsverkets förslag menas med fartyg en vattenfarkost eller delar av en vattenfarkost avsedd att framdrivas med segel eller motor eller manuellt, t.ex. med åror eller paddel (jämför proposition 1973:42, s. 300). Storleken på fartyget har alltså ingen betydelse för kommunernas befogenheter. Fartygsvrak som har flyttats bör omedelbart tillfalla kommunen. Kommunen behöver således inte underrätta ägaren till fartygsvraket om flyttningen. Kommunen bör emellertid ges rätt att kräva ägaren på ersättning för kostnader i samband med flyttningen, om ägaren är känd. Kommunernas rätt att omhänderta fartygsvrak omfattar såväl fartygsvrak som ligger till sjöss som vrak som ligger i strandkanten och rätten gäller även på privatägd fastighet.

I likhet med vad som gäller för bilvrak bör det vara fråga om en rättighet för kommunerna att omhänderta ett fartygsvrak och inte en skyldighet. Omhändertagandet kan innebära ett stort ingrepp mot den enskilde och omfattande kostnader för kommunen. Det bör vara upp till berörd kommun att från fall till fall bedöma om det är lämpligt att omhänderta ett uttjänt och övergivet fartyg.

6.2 Kommunens möjlighet att omhänderta fritidsbåtar

Det finns mycket knapphändig information om omfattningen av nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar. Under 2010 genomförde Naturvårdsverket en rundringning till kommuner. Resultatet visade att det inte var något stort problem med nedskräpande

båtar. Båtskroten på Muskö uppskattade att ca 2 000 båtar ligger och skräpar i Sverige idag. Båtlivsundersökningen 2010 uppger att 62 000 båtar inte är i sjödugligt skick vilket innebär att de behöver mer än en vanlig service för att kunna sjösättas. I kategorin ej sjöduglig båt återfinns bl.a. båtar under reparation, halvfabrikat och båtar som förfallit men som avses nyttjas igen[25]. Troligtvis finns även några enstaka uttjänta båtar bland de 62 000 båtar som betecknas som ej sjödugliga[26].

Flera aktörer har påpekat vikten av en återvinningskampanj för att ta omhänderta fritidsbåtar som ligger och skräpar idag. Vi är positiva till en återvinningskampanj men har inte utrett under vilka former eller krav den skulle drivas.

6.2.1 Nedskräpande och övergivna fritidsbåtar idag

Under 2010 genomförde Naturvårdsverket telefonintervjuer med 53 kommuner, vilka valts ut baserat på den uppdelning som gjorts i Båtlivsundersökningen 2010. I Båtlivsundersökningen har Sverige delats upp i fem delar; Norrlandskusten, Ostkusten, Sydkusten och Kronobergs län, Västkusten samt Inlandet. De kontaktade kommunerna hade slumpvis valts ut för att täcka dessa fem delar på ett så representativt sätt som möjligt. I de flesta fall var det svårt att hitta en kommunrepresentant som heltäckande kunde svara på frågor som rörde nedskräpande, övergivna fritidsbåtar.

Då inte alla Sveriges kommuner har kontaktats går det inte att dra rikstäckande slutsatser utifrån det samtalsunderlag som har funnits till förfogande. Eftersom svaren på intervjufrågorna innehåller en subjektiv bedömning kan svaren skilja sig åt beroende på vem som har besvarat frågorna. Således bör några slutsatser inte dras av de enskilda svaren.

Med försiktighet går det att göra vissa generella konstateranden gällande problem med nedskräpande och övergivna båtar i Sverige.

Det är få kommuner som upplever att nedskräpande och övergivna fritidsbåtar är ett problem idag. De enda kontaktade kommunerna som har upplevt nedskräpande, övergivna fritidsbåtar som ett problem har varit Tjörn, Kalmar, Karlstad och Norrtälje kommun samt Södertörns miljö – och hälsoskyddsförbund (miljökontor från Tyresö, Haninge och Nynäshamn kommun). Den vanligaste inledande kommentaren har istället varit att kommunen behandlar några enstaka ärenden om året rörande nedskräpande, övergivna båtar, men att det är sällsynt och något som upplevs som ett litet eller obefintligt problem. De kommuner som har upplevt nedskräpande och övergivna båtar som ett problem, har inte tyckt att det är antalet ärenden som

[25] Personlig kommunikation, Transportstyrelsen

[26] Personlig kommunikation, Transportstyrelsen

utgör problemet, vilka visat sig vara få, utan att det är tidsödande och svårt att avgöra vad kommunen har tillåtelse att göra då båten är annans egendom.
Vid kontakt med återvinningscentraler och avfallsanläggningar framkom det att vissa tar emot några enstaka uttjänta båtar om året. Det rör sig om mindre trä – och plastbåtar, huvudsakligen träbåtar. Ingen av de kontaktade återvinningscentralerna eller avfallsanläggningarna har haft någon erfarenhet av större, inredda båtar med inombordsmotorer. Det har istället varit båtar som har kunnat få plats i containrar och som man haft möjlighet att sönderdela på något sätt.

6.2.2 Gällande rätt

Det är viktigt att inledningsvis poängtera att det i första hand är ägaren som är ansvarig för att inte överge en uttjänt båt utan istället omhänderta den. Nedskräpning är förbjudet enligt 15 kap. 30 § miljöbalken, som föreskriver att ingen får skräpa ner på allmän plats som allmänheten har tillträde eller insyn till. Förbudet gäller också på den egna fastigheten. Nedskräpning är straffbart enligt 29 kap. 7 § miljöbalken.

Statskontoret beskriver i sin rapport ”Vrak och ägarlösa båtar” de offentliga aktörer som kan komma att beröras av problemen när uttjänta båtar överges och de regelverk som kan få betydelse för dessa eller närliggande situationer (se även Justitiekanslerns beslut den 12 januari 2004, diarienummer 383-02-21). Det är framförallt kommunerna och Polisen som berörs, men också Kustbevakningen och Sjöfartsverket. De regelverk som kan komma i fråga är förordningen (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske (f.d. kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m.), lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd, miljöbalken, lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning samt lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn.

Förordningen (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske ger Sjöfartsverket rätt att besluta om att avlägsna ett fartyg eller ett annat större föremål som sjunkit i allmän farled, om fartyget eller föremålet medför hinder eller fara för sjöfarten.

Enligt lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd ska den som bärgar ett övergivet fartyg eller skeppsvrak eller redskap eller gods som hör till fartyg anmäla fyndet hos polismyndighet, Kustbevakningen eller Tullen.

Miljöbalken ger berörd tillsynsmyndighet rätt att meddela de föreläggande och förbud som behövs för att balken ska efterlevas. Om föreläggandet eller förbudet inte åtlyds kan tillsynsmyndigheten ansöka om verkställighet hos kronofogdemyndigheten.

Enligt lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning är kommunen skyldig att återställa en plats utomhus där allmänheten får

färdas fritt och som inte utgörs av gata, torg, park eller annan allmän plats som är redovisad i detaljplan, om platsen har skräpats ner eller annars osnyggats. Lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn ger hamninnehavaren rätt att flytta fartyg om det hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter.

Det saknas således bestämmelser som ger kommunerna eller annan offentlig aktör uttrycklig rätt eller skyldighet att omhänderta övergivna och nedskräpande båtar som ingen gör anspråk på, så länge båtarna inte utgör hinder eller fara för sjöfarten.

6.3 Konsekvensanalys av författningsförslag och återvinningskampanj

PROBLEMBILD

I dagsläget har kommuner inte rätt att flytta på nedskräpande båtar. Det innebär att båtar som övergivits förfaller och riskerar att börja läcka eller orsaka annan negativ miljöpåverkan. Båtlivsundersökningen 2010 uppskattar att 62 000 båtar är i icke-sjödugligt skick vilket innebär att de behöver mer än en vanlig service för att kunna sjösättas. I kategorin icke-sjöduglig båt återfinns som ovan nämnts båtar under reparation, halvfabrikat och båtar som förfallit men som avses nyttjas igen[27]. Därutöver tros ej sjöduglig båt även inkludera en mindre andel uttjänta båtar[28]. Uppskattningsvis rör det sig om 2 000 båtar som idag är nedskräpande. Problemet med övergivna nedskräpande båtar är inte så stort idag men väntas bli ett större problem i framtiden i och med att antalet uttjänta båtar antas öka kraftigt under de närmaste 30 åren.

NYTTA

Genom att möjliggöra för kommuner att omhänderta nedskräpande båtar kan problemen med ett ökande antal övergivna båtar undvikas. De båtar som idag är nedskräpande är ett mindre antal båtar och antas inte innebära en större miljöpåverkan. Ett ökat antal nedskräpande båtar skulle däremot kunna medföra en större risk för negativ miljöpåverkan.

KOSTNADER

Kostnader av de föreslagna författningsändringarna uppstår framförallt för kommuner i och med att de nu kan omhänderta och återvinna båtvrak/nedskräpande båtar. I de fall övergivna nedskräpande båtar och båtvrak har ägare kan kommunen fakturera ägaren för kostnaden för transport och återvinning samt arbetsinsats för desamma. I de fallen blir kommunens återstående kostnad tidsåtgång för identifie-

[27] Personlig kommunikation, Transportstyrelsen

[28] Personlig kommunikation, Transportstyrelsen

ring av övergivna nedskräpande båtar och vrak. I de fall ingen ägare finns registrerad faller hela kostnaden på kommuner, producenterna eller stat.

För de båtar som idag är övergivna (ca 2 000 st) görs här antagandet att fördelningen mellan båttyper följer dagens fördelning mellan båttyper (små båtar: 41 procent, dagtursbåtar: 37 procent, ruffade motorbåtar: 14 procent, ruffade segelbåtar: 7 procent och stora båtar: 1 procent). Den kostnadsbild för återvinning som då uppstår visas i tabellen nedan.

Tabell 10. Kostnad för återvinning av övergivna uttjänta båtar, ”manuell process”

Båttyp	Kostnad per båt inkl. transport	Transport-kostnad	Antal	Kostnad
Små båtar	1 100	500	820	902 000
Dagtursbåtar	4 550	2 000	733	3 335 150
Ruffade motorbåtar	9 750	3 000	281	2 739 750
Ruffad segelbåtar	10 750	4 000	146	1 569 500
Stora båtar	17 000	5 000	20	340 000
Summa			2 000	8 886 400

Som tabellen ovan visar ökar kostnaden kraftigt med ökad storlek på båtarna. Transportkostnaden utgör en stor del av återvinningskostnaden. Den står för hela 45 procent av den totala återvinningskostnaden för små båtar men faller till 29 procent av återvinningskostnaden för stora båtar. Dessutom bör man ta i beaktande att båtar som är övergivna ofta ligger olägligt till och kan vara svåra att komma åt och lyfta varför transportkostnaderna och förbehandlingskostnaderna kan komma att bli ca 30-50% högre.

Statsfinansiella kostnader

Statsfinansiella kostnader av att kommuner ges rätt att omhänderta nedskräpande övergivna båtar uppstår genom arbetskostnad för att ändra i lagstiftningen (lagen (1982:129) respektive förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall).

Om en insamlingskampanj genomförs, t.ex. i regi av Håll Sverige Rent, för att få bort de uttjänta båtar som är nedskräpande och övergivna idag och insamlingskampanjen finansieras med statliga medel blir insamlingskampanjen den största statsfinansiella kostnaden i sammanhanget. Antalet nedskräpande övergivna båtar uppskattas till 2 000 och får en uppskattad återvinningskostnad på 9 miljoner kronor inkl transport (se tabell 10). Det har dock påtalats att en insamlingskampanj troligen skulle resultera i att långt mer än 2 000 uttjänta båtar återvanns och det skulle därmed ge en högre kostnad. Utöver den rena återvinningskostnaden för de övergivna nedskräpande båtarna som tas emot genom kampanjen tillkommer administrativa kostnader för utveckling av kampanjen; information, organisering m.m., liksom kostnader för arbetsinsatserna förenade med genomförandet av kampanjen.

Kostnader för kommuner
Kostnader för de föreslagna författningsändringarna uppstår framförallt för kommuner i de fall ingen ägare kan faktureras för den återvunna/omhändertagna nedskräpande och övergivna båten. Om kommuners rätt att omhänderta nedskräpande båtar misstas för en skyldighet kan det finnas en risk att båtägare med uttjänta båtar lämnar de uttjänta båtarna på kommunal mark för att bli av med problemet. För att komma till rätta med problemet med hanteringen av idag uttjänta båtar kan det behövas en insamlingskampanj.

Kostnader för båtägare
Kostnader för båtägare uppstår när kommunen omhändertagit och återvunnit en övergiven nedskräpande båt där ägare påträffats eftersom kommunen då kan fakturera kostnaden för insamling/transport och återvinning till båtägaren.

Kostnader för båtproducenter
Kostnad för båtproducenter av att kommuner ges rätt att omhänderta nedskräpande övergivna båtar uppstår när kommuner omhändertar båtar eftersom ansvaret för omhändertagande av detta ligger på kvarvarande båtproducenter.

7. Källförteckning

Tryckta källor

European confederation of nautical industries, 2007. End of Life boat disposal in Finland. Triskel Consultants, Ken Wittamore, October 2007

European Commission, DG Fisheries and Maritime Affairs 2006. Employment trends in all sectors related to the sea or using sea resources. Country report Sweden

ICOMIA, Decommissioning of end-of-life boats. A Status report, December 2007, Updated August 2010

Naturvårdsverket 2003, Samla in, återvinn. Uppföljning av producentansvaret för 2002. Rapport 5299

Naturvårdsverket 2010, Vidareutveckling av förslag till avgiftssystem för minskade utsläpp av kväve och fosfor. Rapport 6346

Näringslivets administrativa kostnader på miljöområdet. NUTEK 2006:01

Sjöfartsverket 2003, Förutsättningar för ett fritidsbåtsregister

Statskontoret 2008, Vrak och ägarlösa båtar (2008:6)

Transportstyrelsen, Båtlivsundersökningen 2010 – en undersökning om svenska fritidsbåtar och hur de används

Elektroniska källor

Kemikalieinspektionens databas Varuguiden (https://webapps.kemi.se/varuguiden/, 2010-06-29)

Fakta om båtlivet i Sverige 2011. Hämtad 2011-03-02 från http://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/Fritidsbatar/Fakta_batlivet_2011.pdf

NUTEKs databas Malin för regelförenkling http://regelforenkling.tillvaxtverket.se/malin (2011-06-08)

Brottsförebyggande rådets statistik, www.bra.se (2011-04-14)

Otryckta källor

Ej tryckt projektrapport. Projektet pågår och är ett samarbete mellan Centre de desballestament d'embarcacions d'esbarjo C.D.E.E, Departament de Projectes d'Enginyeria och Universitat Politecnica de Catalunya –UPC.

George Kiayias, Europeiska kommissionen - DG Environment. E-post 2011-04-11,

Jaakko Sederholm, Kuusakoski OY, telefonsamtal 2010-11-29, e-post 2010-12-01

Mats Eriksson, Sweboat, Telefonsamtal, och e-postkontakt från 2010-06-22 till 2011-05-19

Mats Rosander, Transportstyrelsen, e-post/telefon 2011-04-15

Mirna Cieniewicz, European Boating Industry, Telefonsamtal och e-postkontakt från 2011-02-22 till 2011-03-11.

Peter Karlsson, Sweboat, Telefonsamtal, och e-postkontakt från 2010-06-22 till 2011-05-19

Bilaga 1: Beskrivning av uträkningen av båtåtervinningens kostnader.

Uppskattade kostnader för återvinning av fritidsbåtar

Inledning

Båtbeståndet delas lämpligen in i flera olika typer eftersom kostnaderna inte är direkt proportionerliga till t.ex. längd eller vikt. I storlekarna 5-8 meter återfinns såväl öppna båtar, styrpulpetbåtar, halvruffade båtar och ruffade båtar med inom- respektive utombordsmotorer. Dessa har helt olika kostnadsbild både för transport och återvinning och kan inte enkelt schabloniseras till kostnad per längd eller vikt. Vikt är ändå ett mer relevant begrepp än längd men komplexiteten ökar också med mera än bara vikten på t.ex. en överbyggnad. Här tar förbehandling och neddelning mer tid än vad bara den ökade vikten antyder.

Vad gäller båtar och kostnader per båttyp så vore det mest relevant att dela in beståndet i följande sex typer:

- Små båtar (<200 kg)
- Små öppna båtar <6 m
- Medelstora halvruffade båtar <6 m
- Medelstora ruffade motorbåtar 6-12 m
- Segelbåtar 6-12 m
- Stora båtar >12 m

I denna analys är det svårt att göra en indelning utifrån antal och ålder med de informationskällor som är tillgängliga, varför kostnadsanalysen begränsas till fem typer. Typerna delas in utifrån Båtlivsundersökningens klassificering för antal och åldersstruktur. Segel- och motorbåtar, över 12 m, dvs. båtar som kan anses vara stora och kräver speciell hantering för transport, förbehandling m.m. är trots allt mycket få, det handlar om ca 1 procent av det totala beståndet. I kostnadsanalysen görs ändå en uppskattning av antalet stora båtar och ett vägt värde används för de olika typerna av mellanstora båtar som alla ryms inom typen dagtursbåt.

Kostnadsbedömningen baseras på det underlag som finns från Finland, Frankrike samt Japan[29]. Det är viktigt att notera att det sammantaget finns en mycket begrän-

[29] Decommissioning of End-Of-Life Boats", a Status Report 2nd Edition, December 2007 samt End-of-Life Boats Disposal in Finland, October 2007, ICOMIA

sad erfarenhet av återvinning av båtar och att alla kostnadsuppskattningar i denna rapport innehåller stor osäkerhet. I kostnadsanalysen antas att processerna kommer att ha ett ganska stort inslag av manuell hantering. I takt med att antalet återvunna båtar ökar kommer processerna att bli mer industrialiserade. För att belysa kostnaderna när processerna blir mer industrialiserade används de finska siffrorna för processkostnader från ICOMIAs rapport samt från rapporten från Kuusakoski /EU. Vi har valt att använda dem eftersom en liknande teknisk och kommersiell nivå finns i Sverige. För att bedöma kostnaden för de mer manuella processerna används erfarenheter från den svenska marknaden. Kostnader för skatter och avgifter har inte kunnat fastställas för de finska processerna eller bedömas i ett längre perspektiv för en svensk modell. Gällande transporter har ett eget underlag tagits fram och det kan konstateras att det väl överensstämmer med de finska nivåerna. De kostnader som finns angivna för båtåtervinning i Frankrike är inte nedbrutna på aktiviteter och kan varken spåras eller verifieras. De är också 3-4 gånger högre än de finska. Skillnaden kan bero på andel manuellt arbete, skatter och avgifter, transportbehov eller på att processkraven ställts betydligt högre, t.ex. vad gäller bottenfärg. Gällande det senare har forskare på Stockholms Universitet uttryckt oro för giftinnehåll i bottenfärg och att stor försiktighet ska iakttas vid hantering och förbränning. Enligt återvinningsföretag och kraftvärmeverksföreträdare i Sverige så accepterar man dock båtar inklusive bottenfärg som kommer till återvinning och anser att processerna hanterar eventuella problem med gifterna. Av detta skäl har kostnader för sanering av bottenfärg helt utlämnats i analysen.

I kostnadsanalysen antas att befintliga system, exempelvis, bilskrotar, återvinningsföretag, kommunala återvinningscentraler, marinor och varv kan nyttjas och att utrustning och infrastruktur kan brukas även för återvinning av båtar. Det kan dock komma att behövas investeringar och processutveckling. Eftersom det är få båtar som idag kommer in till återvinning så kommer denna anpassning av systemen möjligen att ta tid. Det är därför troligt att det initialt kommer att krävas mer manuellt arbete och kostnaderna per båt kommer att vara högre i ett inledande skede och minska när processerna effektiviseras. Båtarna innehåller vidare även utrustning som dels kan omfattas av producentansvar (WEEE) och dels kommer att bytas ut över livstiden. Den befintliga utrustningen vid försäljningstidpunkten ligger till grund för att beräkna den återvinningskostnad som ska säkerställas. I beräkningen antas också att det inte finns några större värden att få ut av reservdelar från uttjänta båtar och att om det skulle vara så, så kan siste ägaren ha demonterat dessa innan inlämning så att värdet ändå inte kommer återvinningsprocessen till godo.

Kostnader för transporter

INSAMLINGSTRANSPORT

Antag i snitt 50 km till uppsamlingsplats. Denna transport är troligen ägarens ansvar, även om kostnaden för detta skulle kunna täckas även av andra aktörer. En ungefärlig kostnad för stor lastbil med mellanstor kran, som klarar båtar upp till ca 2 000-3 000 kilogram) är ca 1 000 kronor per timma inklusive moms. (Uppgifter

från Stockholmsåkerier i mars 2011). Stor lastbil alltså 100 kilometer totalt tur-och-retur och tre timmars total tid givet en snitthastighet på 50 kilometer per timma och en timmes lastning. Detta motsvarar alltså 3 000 kronor, inkl moms. En stor lastbil med en stor kran som klarar båtar upp till 7 - 8 ton kostar ca 1 100 kronor per timme.

Att belasta en enskild båt i 6 meters-klassen med en insamlingskostnad på 3 000 kronor kan verka svårt att motivera varför ett alternativt system i framtiden skulle kunna bygga på att man hämtar flera båtar samtidigt. Detta fungerar lättare med öppna båtar eftersom ruffade inte med lätthet kan staplas och tranport av flera ruffade båtar i sin tur alltså måste bygga på att man kan grovklippa båtarna vid hämtningen och att de redan innan tömts på farliga vätskor, batterier mm vilket också tar tid. Kostnaden för detta ska alltså ställas i proportion till kostnaden för att transportera ruffade båtar enskilt. I kalkylerna har vi därför utgått från att öppna båtar kan transporteras tre stycken per hämtningsrunda medan halv- och helruffade båtar hämtas en i taget. Varje alternativ till dessa lösningar måste ju bli bättre. Hämtning av segelbåt kräver specialfordon med båtstöttor då båten står på en köl. Denna transport blir då dyrare än för motsvarande motorbåt, som trots sin V-formade botten lättare kan pallas under på flaket och lastförankras.

Tabell 11. Kostnaderna för insamlingstransport:

Båttyp	Kostnad
Små roddbåtar	<500 kr (takräcke, hyrd släpkärra)
Liten öppen motorbåt < 6 m	<1 000 kr (liten lastbil, eller släpkärra)
Liten halvruffad motorbåt el. segelbåt <6 m	<3 000 kr (medelstor eller stor lastbil)
Medelstor ruffad motorbåt el. segelbåt 6-12 m	<3 000 kr (stor lastbil med kran)
Segelbåt 6-12 m	<4 000 kr (stor lastbil med kran)
Stor båt >12 m	4-10 000 kr (stor lastbil med stor kran)

Översatt till Båtlivsundersökningens siffror så har vi räknat på ett medelvärde för ’liten öppen’ respektive ’liten halvruffad’ båt, dvs. 2 000 kronor. I kostnad för transport ha vi inte gjort skillnad på material i båtarna.

KOSTNAD FÖR TRANSPORT TILL ENERGIÅTERVINNING

Antag att transport av förbehandlad och nedkapad båt i snitt är 200 km till fragmentering alternativt direkt till energiåtervinning. Sträckan beror på vilka förbränningsanläggningar som kan ta emot komposit från båtar och avståndet kan skilja i olika delar av landet samt förändras över tid. Det är möjligt att avståndet kan bli kortare.

Alla dessa transporter sker med stor lastbil med släp med en kapacitet på ca 30 ton last. Givet att båtarna endast är nedkapade och inte fragmenterade så blir det ”luft” i lasten och svårt att nyttja hela lastkapaciteten. Antag 50 procent nyttjandegrad, dvs. 15 ton. Antag en timmes avlastnings- och rasttid. Belagd returfrakt antas inte kunna ske så total sträcka att bekosta är 400 kilometer.

En lastbil med släp kostar ca 13 kronor per kilometer för långtransport. Totalt alltså 5 200 kronor.
Detta motsvarar ca 350 kronor per ton. Detta kan jämföras med kostnaden om 30 Euro per ton i Finland för komprimerat och transportoptimerat material.
Med dessa antaganden blir kostnaden per båttyp som följande:

Tabell 12. Kostnad för materialtransport till energiåtervinning

Båttyp	Uppskattad vikt (kg)	Uppskattad transportkostnad (kr)
Liten roddbåt	150	50
Liten öppen båt < 6 m	800	280
Liten halvruffad båt	1 200	420
Ruffad motorbåt 6-12 m	2 500	875
Segelbåt 6-12 m	4 000	875*

* metallköl om 1,5 ton tas ej med i transporten

Även här har vi räknat på ett snitt för ’liten öppen’ respektive ’liten halvruffad’ båt. I kostnad för transport har vi inte gjort skillnad på material i båtarna.

FELKÄLLOR OCH RISKER I BEDÖMNINGEN

Kostnaderna ovan har utgått från ett mindre urval av prisuppgifter från transportörer. Det är också mycket stor osäkerhet om transportsträckorna.

Kostnader för process och återvinning

Nedan följer en processkostnadsbedömning för återvinningen. Processen omfattar, förbehandling och eventuellt neddelning, transport, eventuellt fragmentering och energiåtervinning för en mer manuell hantering respektive en mer industriell. Vi har antagit att processen inledningsvis med relativt få insamlade båtar kommer att ske mer manuellt men att processen i takt med att volymerna ökar kommer att industrialiseras mera.

KOSTNAD FÖR SANERING

Vi har bedömt att det tar mellan 10 min och en timme att sanera en båt beroende på storlek. Antagen kostnad för detta arbete är 300 kronor per timma.

KOSTNAD FÖR KROSSNING RESPEKTIVE MANUELL FÖRBEHANDLING

I en mer industriell process krossas båtarna med hjälp av en lastmaskin eller dylikt. Detta för att få effektivare transporter till fragmenteringsanläggning. I en mer manuell process demonteras båtarna för att sedan kunna transporteras till förbränning. Vi har bedömt kostnaden för krossning till 1 000 kronor per timme, vilket inkluderar både maskin och arbetskraft. Kostnaden för demontering är bedömd till 300 kronor per timme.
Tidsåtgången för krossning är bedömd till mellan 10 min och en timme samt för demontering till mellan 1 - 20 timmar beroende på storlek. För riktigt stora båtar blir tidsåtgången ännu större.

KOSTNADER FÖR FRAGMENTERING

I rapporten från Finland finns kostnader för fragmentering av båtarna särredovisad. Den baseras på att man använder befintliga processer och anläggningar. Kostnaden uppges vara ca 300 kronor per ton. Med de valda båttyperna blir kostnaden för fragmentering mellan 50 - 2 000 kronor per båt beroende på storlek.

KOSTNADER FÖR FÖRBRÄNNING

Kostnader för förbränning uppgår till 600 kronor per ton och uppåt, enligt uppgift från återvinnare i Stockholmsområdet. För valda båttyper innebär det en kostnad från drygt 10 kronor till drygt 4 000 kronor.

Notera också att Sverige hade en förbränningsskatt fram till oktober 2010. Denna skatt är dock borttagen idag men det har ännu inte skett några förändringar i prissättningen från kraftvärmeverk vad gäller debitering för mottagning av ”brännbart” material, till vilket alltså kompositer och trä klassas. Skatten varierade mellan mycket små belopp och upp till 504 kronor per ton beroende på hur mycket el som alstrades vid förbränningen. Per mars 2011 har inte t.ex. SRV justerat ned sina priser i motsvarande grad men det beror troligen på att man redan tidigare hade en stor del elproduktion och alltså inte betalade så stor förbränningsskatt per ton.

Sammanställning kostnader för det historiska avfallet

I tabellerna som följer presenteras kostnaderna för återvinning av de olika båttyperna. Det är dock ännu en gång viktigt att notera att det inte finns någon riktig erfarenhet att tillgå från återvinning av båtar i större skala. Av siffrorna framgår bl.a. att ju större båtarna är desto dyrare blir det med mer manuella processer.

Kostnader för träbåtar och plastbåtar har likställts eftersom även träbåtar ska demonteras i mindre delar och troligen förbrännas på samma sätt som plastbåtar (och alltså inte som ”trä” eftersom det är behandlat på sätt som inte tillåter okontrollerad förbränning). Andelen aluminiumbåtar och stålbåtar är 3,5 procent respektive 0,7 procent av det totala beståndet med en något högre andel av små båtar. Kostnaden för dessa har ansetts vara noll eftersom materialet har ett värde på skrotmarknaden. I nedanstående sammanställning har ändå schablonkostnaden använts på hela beståndet eftersom dessa fraktioner ändå påverkar marginellt.

Tabell 13. Kostnader för insamling och återvinning per båttyp med manuell process

Båttyp	Insamling	Återvinning	Summa
Liten båt	500	600	1100
Dagturbåt	2 000	2 550	4 550
Ruffad motorbåt	3 000	6 750	9 750
Ruffad segelbåt	4 000	6 750	10 750
Stor båt	5 000	12 000	17 000

Tabell 14. Kostnader för insamling och återvinning per båttyp med industriell process

Båttyp	Insamling	Återvinning	Summa
Liten båt	500	600	1 100
Dagturbåt	2 000	1 900	3 900
Ruffad motorbåt	3 000	3 650	6 650
Ruffad segelbåt	4 000	3 650	7 650
Stor båt	5 000	9 500	14 500

I följande tabeller presenteras de totala kostnaderna för det historiska avfallet.

Tabell 15. Kostnad för återvinning av ”det historiska avfallet ”Manuell process” (exkl insamling)

Båttyp	Kostnad per båt	Antal	Kostnad
Liten båt	600	353 697	212 218 200
Dagturbåt	2 575	316 055	813 841 625
Ruffad motorbåt	6 750	121 245	818 403 750
Ruffad segelbåt	6 750	63 137	426 174 750
Stor båt	12 000	9 000	108 000 000
Summa		863 134	2 378 638 325

Tabell 16. Kostnad för återvinning av ”det historiska avfallet ”Industriell process” (exkl insamling)

Båttyp	Kostnad per båt	Antal	Kostnad
Liten båt	600	35 3697	212 218 200
Dagturbåt	1900	316 055	600 504 500
Ruffad motorbåt	3 650	121 245	442 544 250
Ruffad segelbåt	3 650	63 137	230 450 050
Stor båt	9 500	9 000	85 500 000
		863 134	1 571 217 000

Tabell 17. Kostnad för återvinning av ”det historiska avfallet ”manuell process” (inkl insamling)

Båttyp	2011-2021	Antal	Kostnad
Liten båt	1 100	353 697	389 066 700
Dagturbåt	4 550	316 055	1 438 050 250
Ruffad motorbåt	9 750	121 245	1 182 138 750
Ruffad segelbåt	10 750	63 137	678 722 750
Stor båt	17 000	9 000	153 000 000
Summa			3 840 978 450

Tabell 18. Kostnad för återvinning av ”det historiska avfallet ”Industriell process” (inkl insamling)

Båttyp	Kostnad	Antal	Kostnad
Liten båt	1 100	353 697	389 066 700
Dagturbåt	3 900	316 055	1 232 614 500
Ruffad motorbåt	6 650	121 245	806 279 250
Ruffad segelbåt	7 650	63 137	482 998 050
Stor båt	14 500	9 000	130 500 000
Summa			3 041 458 500

Total kostnad, eller ”miljöskuld” är med denna utgångspunkt mellan 1,5 och 2,4 miljarder kronor. Om man även tar hänsyn till insamlingskostnaden, dvs. ägarens transport till insamlingsplats. blir kostnaden mellan 3 och 4 miljarder kronor enligt detta överslag.

Bilaga 2: Författningsförslag

Nuvarande lydelse

Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

1 § I denna lag förstås med
1. fordon: varje anordning som är eller har varit försedd med hjul, band, medar eller liknande och som inrättats huvudsakligen för färd på marken på annat sätt än på skenor,
2. registrerat fordon: fordon som är upptaget i vägtrafikregistret, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register,
3. fordonsvrak: fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller, i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, innehavaren och i fråga om övergivet fordon, den som senast varit ägare.

Om ägaren av ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret eller den som enligt <u>andra stycket</u> likställs med ägaren inte har fyllt 18 år, tillämpas det som sägs i lagen om ett fordons ägare i stället på den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte
1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller
2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Föreslagen lydelse

Lag (1982:129) om flyttning av fordon *och fartyg* i vissa fall

1 § I denna lag förstås med
1. fordon: varje anordning som är eller har varit försedd med hjul, band, medar eller liknande och som inrättats huvudsakligen för färd på marken på annat sätt än på skenor,
2. registrerat fordon: fordon som är upptaget i vägtrafikregistret, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register,
3. fordonsvrak: fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde.
4. fartyg: vattenfarkost eller delar av en vattenfarkost avsedd att framdrivas med segel eller motor eller manuellt, t.ex. med åror eller paddel,
5. fartygsvrak: fartyg som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har legat på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon *eller fartyg* gäller, i fråga om fordon *eller fartyg* som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, innehavaren och i fråga om övergivet fordon *eller övergivet fartyg*, den som senast varit ägare.

Om ägaren av ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret eller den som enligt <u>andra stycket</u> likställs med ägaren inte har fyllt 18

Vad som sägs i lagen om markägare gäller också den som på grund av avtal har rätt att upplåta ett område för parkering eller att förbjuda parkering inom området.

år, tillämpas det som sägs i lagen om ett fordons ägare i stället på den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte
1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller
2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Om ägaren av ett fartyg eller den som enligt andra stycket likställs med ägaren inte har fyllt 18 år, tillämpas det som sägs i lagen om ett fartygs ägare i stället på den underåriges förmyndare.

Vad som sägs i lagen om markägare gäller också den som på grund av avtal har rätt att upplåta ett område för parkering eller att förbjuda parkering inom området.

2 § Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl.

2 § Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon *eller fartyg* i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken *eller till sjöss* eller av naturvårdsskäl.

Har ett fordon under minst sju dygn i följd varit parkerat i strid mot sådant förbud eller villkor som avses i 1 § lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering och som har tillkännagetts enligt 3 § samma lag, får flyttning ske även om sådana förhållanden som anges i första stycket inte föreligger.

Har ett fordon under minst sju dygn i följd varit parkerat i strid mot sådant förbud eller villkor som avses i 1 § lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering och som har tillkännagetts enligt 3 § samma lag, får flyttning ske även om sådana förhållanden som anges i första stycket inte föreligger.

Ett registrerat fordon får också flyttas om det varit parkerat på annans mark under minst sju dygn i följd efter det att markägaren underrättat fordonets ägare om att det inte får vara parkerat på platsen. Kan fordonets ägare inte anträffas får fordonet flyttas om det varit uppställt under minst en månad i följd efter det att markägaren påbörjat försök att underrätta fordonsägaren.

Ett registrerat fordon får också flyttas om det varit parkerat på annans mark under minst sju dygn i följd efter det att markägaren underrättat fordonets ägare om att det inte får vara parkerat på platsen. Kan fordonets ägare inte anträffas får fordonet flyttas om det varit uppställt under minst en månad i följd efter det att markägaren påbörjat försök att underrätta fordonsägaren.

Regeringen får överlämna åt en eller flera myndigheter att meddela tillstånd för andra myndigheter att besluta och verkställa flyttning av fordon.

3 § Fordon som flyttas med stöd av denna lag skall förvaras på en särskild för ändamålet avsedd uppställningsplats eller ställas så nära den plats där de anträffades att de lätt kan återfinnas.

Fordonsvrak skall i stället skrotas eller undanskaffas på annat sätt, så snart det lämpligen kan ske. I beslut om flyttning skall anges om fordonet är att anse som fordonsvrak.

6 § Ett fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats tillfaller kommunen om beslutet om flyttning har verkställts av en kommunal myndighet och i annat fall staten om
1. ägaren har delgetts sådan underrättelse som avses i 5 § och inte hämtat fordonet inom en månad därefter,
2. ägaren inte har hämtat fordonet inom tre månader efter det att kungörelse skedde enligt 5 §, eller
3. ägaren får anses ha uppgett sin rätt till fordonet.

Fordonsvrak som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

7 § Ägaren av ett fordon som har flyttats med stöd av denna lag är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger inte, om ägaren gör sannolikt att fordonet frånhänts honom genom brott.

Vid beräkning av ersättningen skall fordonets värde dras av från kostnaderna om

Regeringen får överlämna åt en eller flera myndigheter att meddela tillstånd för andra myndigheter att besluta och verkställa flyttning av fordon *eller fartyg*.

3 § Fordon som flyttas med stöd av denna lag skall förvaras på en särskild för ändamålet avsedd uppställningsplats eller ställas så nära den plats där de anträffades att de lätt kan återfinnas.

Fordonsvrak *eller fartygsvrak* skall i stället skrotas eller undanskaffas på annat sätt, så snart det lämpligen kan ske. I beslut om flyttning skall anges om fordonet är att anse som fordonsvrak *respektive fartygsvrak*.

6 § Ett fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats tillfaller kommunen om beslutet om flyttning har verkställts av en kommunal myndighet och i annat fall staten om
1. ägaren har delgetts sådan underrättelse som avses i 5 § och inte hämtat fordonet inom en månad därefter,
2. ägaren inte har hämtat fordonet inom tre månader efter det att kungörelse skedde enligt 5 §, eller
3. ägaren får anses ha uppgett sin rätt till fordonet.

Fordonsvrak *eller fartygsvrak* som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

7 § Ägaren av ett fordon *eller ett fartyg* som har flyttats med stöd av denna lag är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger inte, om ägaren gör sannolikt att fordonet *eller fartyget* frånhänts honom genom brott.

Vid beräkning av ersättningen skall fordonets värde dras av från kostnaderna om

äganderätten har övergått enligt 6 §.

Kostnader, som inte tas ut av ägaren, skall bäras av staten eller, om flyttningsbeslutet har verkställts av kommunal myndighet, av kommunen. Vid flyttning enligt 2 § andra eller tredje stycket skall sådana kostnader i stället bäras av den som begärt flyttningen.

Regeringen bemyndigas föreskriva om ytterligare undantag från ersättningsskyldigheten.

9 § Föremål som finns på eller i ett fordon anses vid tillämpningen av denna lag höra till fordonet. Om ett föremål som finns i ett fordonsvrak inte har varit avsett att stadigvarande brukas i fordonet, behandlas det dock enligt bestämmelserna i lagen (1938:121) om hittegods.

äganderätten har övergått enligt 6 §.

Kostnader, som inte tas ut av ägaren, skall bäras av staten eller, om flyttningsbeslutet har verkställts av kommunal myndighet, av kommunen. Vid flyttning enligt 2 § andra eller tredje stycket skall sådana kostnader i stället bäras av den som begärt flyttningen.

Regeringen bemyndigas föreskriva om ytterligare undantag från ersättningsskyldigheten.

9 § Föremål som finns på eller i ett fordon *eller i ett fartyg* anses vid tillämpningen av denna lag höra till fordonet *eller fartyget*. Om ett föremål som finns i ett fordonsvrak *eller i ett fartygsvrak* inte har varit avsett att stadigvarande brukas i fordonet *eller fartyget*, behandlas det dock enligt bestämmelserna i lagen (1938:121) om hittegods.

Förordning (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall

1 § Denna förordning gäller i anslutning till lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

6 § Undanskaffande av fordonsvrak på andra sätt än genom skrotning skall ske så att det inte uppkommer olägenheter från hälso- och miljösynpunkt.

13 § En fordonsägares ersättningsskyldighet bestäms särskilt för var och en av följande åtgärder:
1. transport av fordonet,
2. förvaring av fordonsvrak i avvaktan på att det undanskaffas,

Förordning (1982:198) om flyttning av fordon *och fartyg* i vissa fall

1 § Denna förordning gäller i anslutning till lagen (1982:129) om flyttning av fordon *och fartyg* i vissa fall.

2 a § Ett fartyg får flyttas om det är ett fartygsvrak.

6 § Undanskaffande av fordonsvrak *eller fartygsvrak* på andra sätt än genom skrotning skall ske så att det inte uppkommer olägenheter från hälso- och miljösynpunkt.

13 § En fordonsägares *eller fartygsägares* ersättningsskyldighet bestäms särskilt för var och en av följande åtgärder:
1. transport av fordonet *eller fartyget*,
2. förvaring av fordonsvrak *eller fartygsvrak* i avvaktan på att det undanskaffas,

3. skrotning eller undanskaffande på annat sätt av fordonsvrak,
4. förvaring och tillsyn av fordonet på särskild uppställningsplats,
5. värdering av fordonet,
6. kungörelse om flyttning av fordonet.

Ersättningen beräknas med hänsyn till de faktiska utgifterna och i övrigt efter skälig uppskattning av kostnaden för åtgärden.

Om fordonets värde skall avräknas vid beräkning av kostnaderna, skall en särskild värderingsman anlitas.

18 § Beslut om att flytta ett fordonsvrak får meddelas och verkställas av
1. kommunen, och
2. Trafikverkets region om vraket finns inom vägområde för allmän väg där staten är väghållare.

19 § Rikspolisstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter för verkställigheten av lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall och denna förordning.

3. skrotning eller undanskaffande på annat sätt av fordonsvrak *eller fartygsvrak*,
4. förvaring och tillsyn av fordonet på särskild uppställningsplats,
5. värdering av fordonet,
6. kungörelse om flyttning av fordonet.

Ersättningen beräknas med hänsyn till de faktiska utgifterna och i övrigt efter skälig uppskattning av kostnaden för åtgärden.

Om fordonets värde skall avräknas vid beräkning av kostnaderna, skall en särskild värderingsman anlitas.

18 § Beslut om att flytta ett fordonsvrak *eller ett fartygsvrak* får meddelas och verkställas av
1. kommunen, och
2. Trafikverkets region om vraket finns inom vägområde för allmän väg där staten är väghållare.

19 § Rikspolisstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter för verkställigheten av lagen (1982:129) om flyttning av fordon *och fartyg* i vissa fall och denna förordning.