

Konsekvensutredning – Transportstyrelsens föreskrifter om förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar

1. Vad är problemet och vad ska uppnås

De föreskrifter, vilkas konsekvenser beskrivs här, innehåller ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar, i enlighet med det regeringsuppdrag som Transportstyrelsen fick 23 juni 2010. Regeringsuppdraget har underhandsjusterats vid kontakter med Näringsdepartementet. Vid mötet med Näringsdepartementet den 14 april 2011 framkom muntligen att det ursprungliga uppdraget hade ändrats till att gälla endast ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar. Det klargjordes att uppdraget inte omfattade krav på toaletternas konstruktion.

Syftet för Transportstyrelsen är att uppfylla det givna regeringsuppdraget, vilket baseras på regeringens vilja att följa Sveriges åtagande att införa Helsingforskonventionens (HELCOM:s) regler. Enligt HELCOM:s bilaga IV ska avtalslutande parter från år 2004 genomföra bestämmelserna i bilagorna I-V till MARPOL 73/78-konventionen. Dessa bestämmelser om toalettavfall ska tillämpas på alla fartyg, inklusive fritidsbåtar.

Enligt regel 5 i HELCOM:s bilaga IV är det förbjudet att släppa ut obehandlat toalettavfall på avstånd upp till 12 nautiska mil från land. För finfördelat och desinficerat toalettavfall är gällande avstånd från land tre nautiska mil. I föreskriften ingår dock inte denna lättnad. Förbudet enligt föreskriften gäller fritidsfartyg utrustade med toalett.

Det finns dessutom miljömässiga och estetiska argument, som talar för ett införande av utsläppsförbudet. Det *miljömässiga argumentet* är att utsläppen av toalettavfall från fritidsbåtar är ett miljöproblem, eftersom bland annat fosfor- och kväveföroreningar samt bakterier kommer ut i vattnet. Utsläppen av fosforföroreningar från båttoaletter i svenska vatten uppskattas motsvara ca 3,7 ton fosfor. Detta utgör 13 procent av den urin och de fekalier som båt användarna producerar.

Utsläppen av toalettavfall från fritidsbåtar sker under kort tid av året, då Östersjön är mycket känslig för föroreningar, särskilt för övergödning och gifter (t.ex. algblooming). I Östersjön är fosfor ett större miljöproblem än kväve.

Det *estetiska argumentet* innebär att stora lokala utsläpp av toalettavfall gör det otrevligt och hälsovådligt att vistas i närheten. Om obehandlat toalettavfall släpps ut i närheten av badvatten, kan det leda till sanitära problem. Om koncentrationen av smittspridande bakterier och virus i vattnet blir alltför hög, kan avfallet ge upphov till olika infektioner, såsom mag-, tarm-, öron-, näs-, hals- och hudinfektioner. Smittan sker via sår eller genom att badande sväljer vatten.

Föreskrifterna är tänkta att ges ut som en ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, i ett nytt kapitel 11 a. Med hänsyn till MARPOL:s och HELCOM:s regler har det bedömts praktiskt att fritidsfartyg med en bruttodräktighet över 400 omfattas av samma del av föreskrifterna som handelsfartygen. Det finns idag endast två sådana registrerade fritidsfartyg och de är ej sjövärdiga. Samtliga fritidsbåtar med en bruttodräktighet under 400 är undantagna från dessa regler, men kommer i och med ändringsföreskriften istället att omfattas av det nya kapitlet 11 a.

Mottagningen av avfall och krav på hamnar är tänkt att även fortsättningsvis regleras genom Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2001:13) om mottagning av avfall från fritidsbåtar. Detta innebär fortsättningsvis att båtarnas behov av ilandlämning styr skyldigheten för hamnarna att ta emot avfallet. Föreskriften kommer att öka båtarnas behov av ilandlämning av toalettavfall och därför också hamnarnas skyldighet att ta emot det.

Ett utdrag bör publiceras i pappersformat och på Transportstyrelsens hemsida, så att det som föreskrivs ska vara urskiljbart och begripligt för alla berörda.

Beslut om utsläppsförbudet kommer att tas under våren 2012. Det ska träda i kraft den 1 april 2014. Dock kommer bestämmelserna för vattenområdet längs norrlandskusten träda i kraft först den 1 april 2016.

Många fritidsbåtar, som har en fast installerad toalett med vattenspolning, saknar
dels möjlighet att behålla toalettavfallet ombord,
dels möjlighet att lämna toalettavfallet ombord till en mottagningsstation i land.

Mottagningsstationerna är dessutom för få och ligger långt ifrån varandra. De kan därför inte ta emot större delen av det toalettavfall, som båtar med ilandlämningsmöjlighet skulle kunna lämna.

Båtanvändarnas benägenhet att lämna sitt toalettavfall på en mottagningsstation är i allmänhet låg. Servicen vid mottagningsstationerna är i vissa fall dålig. Det gör att en stor del av det toalettavfall, som produceras i våra fritidsbåtar, släpps ut i vattnet. Föreskriften omfattar endast förbud mot sådana utsläpp.

Att toalettavfall släpps ut i vattnet är (som nämnts ovan) ett miljöproblem. Utsläppen gör att vattnet tillförs bland annat gödningsämnen och bakterier. Det är också ett estetiskt och potentiellt sanitärt problem.

Östersjöstaternas miljöministrar och EU-kommissionen har beslutat om en gemensam åtgärdsplan, Baltic Sea Action Plan, gällande Egentliga Östersjön, Öresund och Kattegatt. Målet är att uppnå en god ekologisk status i dessa vattenområden till år 2021.

Rättsligt sett är det ett problem att Sverige medverkat till HELCOM-överenskommelsen om att förbjuda utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar och att något sådant förbud ännu inte har införts, vilket legat till grund för uppdragets tillkomst.

Chanserna att uppnå målet ökar, om föreskrifterna upplevs som rimliga av fritidsbåtanvändarna och av dem som tillhandahåller toaletter i land.

Genom nytillskottet av båtar blir det vanligare med toalettinstallationer och ilandlämningsmöjligheter. Utsläppsförbudet kommer att medföra att ilandlämningen av toalettavfall ökar. Sammantaget medför detta att mottagningen av toalettavfall i hamnar ökar. Det är också rimligt att anta att efterfrågan på toaletter i land ökar. Anläggandet av nya mottagningsstationer bör styras av en lämplig organisation eller myndighet. Detta för att enskilda hamnar inte ska belastas med ansvar för att en region eller ett skärgårdsområde får en godtagbar infrastruktur.

Transportstyrelsen kan i någon mån påverka aktörerna så att en samordning gynnas, men har egentligen inget uppdrag eller möjlighet att vidta tvingande åtgärder. Bland båtorganisationer, kommuner och vissa andra organisationer finns personer, som vill verka för en gynnsam samordning. Sammantaget kan detta förhoppningsvis leda till att en rimlig infrastruktur kommer till stånd.

2. Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

2.1. Alternativa lösningar

Ett alternativ till införandet av ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar är att istället försöka få sådana utsläpp att upphöra på frivillig väg.

Frågan om ett förbud mot utsläpp av toalettavfall har diskuterats i Sverige sedan mitten av 1990-talet. Vid ett möte den 8 februari 2006 diskuterades frågan av Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Båtunionen, Svenska Båtbranschens Riksförbund, Svenska Kryssarklubben, Riksföreningen Svenska Gästhamnar, Skärgårdsmiljöföreningen och Skärgårdsstiftelsen i Stockholms län. Utgångspunkten för diskussionen var möjligheten att finna alternativ till ett totalförbud. Ett alternativ var att införa ett utsläppsförbud i vissa specifika områden. Ett annat att helt på frivillig väg förmå folk att ändra sitt förhållningssätt till toalettavfallet. Deltagarna enades om ett antal åtgärder, som de ansåg vara mer kostnadseffektiva än ett totalt utsläppsförbud:

- att infrastrukturen för avfallsmottagning, och då speciellt för toalettavfall, borde byggas ut (d.v.s. fler toaletter borde byggas på land)
- att båtfarare måste informeras bättre, så att befintliga sugtömningsanläggningar används mer. Detta skulle på lång sikt skapa en större efterfrågan på mottagningsanläggningar.
- att båtfarare måste få råd om hur man kompletterar toalettinstallationen så att tanken kan tömmas i land. De måste också informeras om varför det är viktigt att toalettavfallet töms i land.

Försöken att åstadkomma sådana resultat på frivillig väg har dock inte fallit väl ut. Detta beror på att mottagningsstationer i hamnar inte har byggts ut i någon större utsträckning, samt på att båtägare inte har försett sina båtar med sugtömningsmöjlighet.

Ett sätt att minska mängden utsläpp av fekalier och urin från fritidsbåtlivet, är att tillhandahålla fler toaletter i land, särskilt i naturhamnar. För de fritidsbåtar, som saknar toalett eller har ofullständiga toalettinstruktioner, kan landtoaletterna ha stor betydelse när det gäller miljö, trivsel och sanitära problem. Det ligger dock inte inom Transportstyrelsens uppdrag att driva frågan om anläggning av landtoaletter.

2.2. Effekter om reglering inte kommer till stånd

Utan föreskrift eller framgångsrika alternativa åtgärder väntas den nuvarande situationen förändras endast långsamt, om alls något. Nya fritidsbåtar med toalett har i princip alltid ett system, som gör att toalettavfallet kan lämnas i

land. Innan ett utsläppsförbud införs eller andra lösningar minskar utsläppen, väntas dock endast en blygsam utbyggnad av mottagningsstationerna. Varje år tillkommer fler fritidsbåtar, som har toalett. Deras andel av fritidsbåtbeståndet är dock mindre än en procent. Andelen utskrotade äldre fritidsbåtar är inte känd, men kan antas vara lägre än tillskottet. Fritidsbåtbeståndet i Sverige har ökat från 718 000 båtar år 2004 till ca 880 000 år 2010.

3. Vilka berörs av regleringen?

Utsläppsförbudet berör alla som äger fritidsbåtar med toalett ombord. Fritidsbåtagarna får inte längre släppa ut toalettavfall i vattnet närmare än 12 nautiska mil från kusten.

Förbudet kommer även att beröra hamnarna som får en skyldighet att ta emot toalettavfallet om behov finns. Skyldigheten följer av att förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg gör gällande att hamnen är skyldig att ta emot det som är förbjudet att släppa ut. Genom den föreslagna ändringen blir det förbjudet att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar. Kraven på mottagning av avfall gäller redan nu genom SJÖFS 2001:13. Med ett utsläppsförbud bedömer Transportstyrelsen att många kommer ha behov av att lämna toalettavfallet till land vilket väntas medföra att trycket ökar på hamnarna att omarbeta sina avfallshanteringsplaner och bygga ut mottagningsmöjligheterna.

4. Vilka kostnadsrämsiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

4.1 Kostnadsrämsiga och andra konsekvenser av huvudförslaget

Transportstyrelsens bedömning är att det behövs byggas mellan 300 och 400 nya mottagningsstationer, vilket alternativ man än väljer. Varje mottagningsstation beräknas kosta mellan 100 och 200 kkr. För att det mottagna avfallet ska kunna behandlas, måste stationen vara ansluten till ett avloppsnät. Om inte det finns, måste avfallet transporteras till ett reningsverk. Kostnaden för sådan utbyggnad är svår att uppskatta. Det kommer sannolikt att bli ett visst inslag av flytande mottagningsanordningar. Sådana kostar ganska mycket att underhålla och är betydligt dyrare att anskaffa. Investeringarna uppskattas kosta i storleksordningen 70 miljoner kronor¹.

¹ Uppgifter från samtal med bl.a. Skärgårdsstiftelsen.

Beloppen kan under några år behöva ligga i drygt samma storleksordning som de belopp som betalats ut från LOVA under 2010². Hamnar och kommuner m.fl. väntas behöva satsa ungefär lika stora belopp som bidragen.

Utsläppsförbudet väntas medföra ett ökat intresse från fritidsbåtägarnas sida att komplettera sina installationer, så att toalettavfallet kan lämnas i land. Detta ökar behovet av infrastruktur och kan leda till en viss vidareutveckling av systemen för sugtömning. Detta kan också leda till att det utvecklas ny teknik för förvaring ombord och ilandlämning av toalettavfall. Det här förväntas gynna företagen och kunna skapa fler arbetstillfällen. Offentligt ekonomiskt stöd till teknikutveckling och anläggning av mottagningsstationer är nödvändigt, för att efterlevnaden av föreskriften ska bli god.

Den ökade efterfrågan på mottagning innebär också ökade administrativa kostnader för företag och ideella föreningar som driver hamnar samt för övriga aktörer som bygger och driver mottagningsanordningar. Detta redovisas i avsnitt 7.2.

Om ideella hamnar måste kunna erbjuda sugtömning på grund av att:

1. de tillhandahåller/lånar ut tillfälligt lediga bryggplatser och
2. anlöpande fritidsbåtar kan behöva lämna toalettavfall i land

kan det innebära att fritidsbåtar med behov av sugtömning inte kan få en bryggplats. Detta eftersom de ideella hamnarna inte har resurser att bygga ut en erforderlig mottagningsstation. Det här är negativt för tillgängligheten och turismen. Om uppbyggnaden av den erforderliga infrastrukturen samordnas väl, kan sådana negativa effekter minimeras. Det ligger dock inte inom ramen för Transportstyrelsens uppdrag att ansvara för att en sådan samordning sker.

När många fritidsbåtar samtidigt går in i en hamn, kan det bli svårt att ta emot allt toalettavfall. Risken är att det blir en viss köbildning. I större hamnar kan ett system med ledningar och många anslutningspunkter för sugslangar minska detta problem, och dessutom göra så att fritidsbåtar kan genomföra sugtömning liggande på ordinarie gästplats.

Den samhällsekonomiska analysen i TS slutrapport till N-dep. visar att den kostnad ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar medför inte står i

² LOVA, Lokala vattenvårdsprojekt, är ett bidrag som Regeringen har beslutat genom *förordning (2009:381) om statligt stöd till lokala vattenvårdsprojekt*. Bidraget har till syfte att minska mängderna kväve och fosfor i det område som omfattas av Sveriges åtaganden i Baltic Sea Action Plan. En typ av åtgärd, som enligt 2 § i förordningen kan omfattas av LOVA-bidrag, är just mottagningsstationer för toalettavfall från fritidsbåtar. Ansökan om bidrag till en mottagningsstation för toalettavfall kan även omfatta kringkostnader, t.ex. kostnaden för anslutning av mottagningsstationen till kommunalt avlopp.

paritet med nyttan sett ur ett kust-/ Östersjöperspektiv. Förbudet bör istället ses utifrån den nytta det skulle innebära, sett ur det lokala miljömässiga perspektivet. Därför är det motiverat att de mer känsliga områdena med tätare båtbestånd får en kortare införandetid (2 år). För Bottenvikens och Bottenhavets del föreslås att anpassningstiden sätts till fyra år, då fritidsbåtbeståndet är glesare där och hamnarna således inte har lika starka incitament för att bekosta utbyggnad av mottagningsstationer.

4.2 Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

En konsekvens av de två alternativen (ett förbud mot utsläpp - ett frivilligt utsläppsstopp) är att hamnarnas infrastruktur måste byggas ut och att hamnar och organisationer står för det mesta av den kostnaden.

En annan konsekvens är att hamnarnas och andra aktörers administrativa kostnader kommer att öka. Detta av flera skäl. Det kommer att innebära mer arbete kring uppföljningar, avfallshanteringsplaner och mottagningsanordningar.

5. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

De internationella regelverk som finns idag på området är HELCOM och MARPOL. Föreskriftens utsläppsförbud följer rekommendationerna i MARPOL och HELCOM, utom på en punkt. Enligt MARPOL och HELCOM får finfördelat toalettavfall släppas ut i vattnet tre nautiska mil eller mer från land.

6. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Föreskriften bör träda i kraft på våren, så att den kan tillämpas under fritidsbåtsäsongen. Den bör ges ut i så god tid att de berörda får tid på sig att vidta de åtgärder som behövs.

Extra känsliga för utsläpp är områdena kring egentliga Östersjön, Skagerak, Kattegatt och Öresund, samt sjöar och andra inre vattendrag. Dessa områden föreslås därför omfattas av ett förbud två år efter att ett beslut har tagits.

Kusterna längs Bottenviken samt Bottenhavet är i dagsläget mindre känsliga för utsläpp av toalettavfall. Men också här finns en viss miljöproblematik. Dessa områden föreslås därför omfattas av ett förbud fyra år efter ett beslut.

Nu planeras en informationskampanj tillsammans med fritidsbåtliv, fritidsbåtbranscherna, fritidsbåtturismbranscherna och infrastrukturhållarna.

7. Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Vi kan förvänta oss att företagen kommer att kunna sysselsätta fler personer under några år. Men denna effekt bedöms endast få marginell betydelse. Konkurrensförhållandena förväntas inte bli påverkade.

7.1. Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Fritidsbåtlivet efterfrågar fler toaletter i land och bättre möjligheter att lämna toalettavfall i land. Därför väntas följande företag och organisationer beröras av regleringen:

- tillverkare och installatörer av sugtömningsanläggningar
- hamnar (marinor, gästhamnar, klubbhamnar). Dessa ska upprätta eller revidera avfallshanteringsplaner och i vissa fall anskaffa, driva och underhålla sugtömningsanläggningar. Dessutom ska de informera sina kunder om hur sugtömningsanläggningen används på rätt sätt. Det handlar om minst 300 - 400 hamnar.
- entreprenörer som anlägger avloppsledningar och anslutningar till avloppsnät och reningsanläggningar
- servicevarv och enskilda hantverkare som bygger om installationer i båtar
- tillbehörsbranschen som tillverkar och säljer materiel för installation i fritidsbåtar.

De berörda företagen och organisationerna är medelstora eller små. Antalet företag går inte att ange exakt. Detta beror på att det kan finnas underleverantörer, som bara berörs indirekt.

7.2. Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företag, kommuner och gemensamhetsanläggningar? Hur kommer regleringen att påverka företagens administrativa kostnader?

Eftersom fritidsbåtlivet efterfrågar fler toaletter i land och bättre möjligheter att lämna toalettavfall i land, kan följande behöva genomföras:

- upprätta eller revidera avfallshanteringsplaner. Redan idag finns krav, genom EU-lagstiftningen, på att varje hamn ska ha en avfallshanteringsplan som ska revideras vid förändringar eller minst vart 3:e år. Vid införandet av ett utsläppsförbud kommer hamnen bli skyldig att ta emot toalettavfall om behov föreligger. I dessa fall måste således

hamnen revidera sin avfallshanteringsplan. Kostnaden för detta, som då är att räkna som en engångs administrativ kostnad, uppskattas, inklusive insamling av underlag, till storleksordningen 10 kkr.

Där utöver kan följande behöva genomföras (som medför andra kostnader än administrativa kostnader):

- upphandla mottagningsanordning
- planera och ordna anslutning till avloppsnät
- planera och genomföra utbyggnad av avloppsreningskapacitet
- planera och ordna annan typ av omhändertagande av toalettavfall
- planera och ordna underhåll av mottagningsanordning
- driva, i vissa fall bemanna, mottagningsanordningen
- planera och sprida information om hur mottagningsanordningen används
- samordna mellan hamnar etc. så att kostnaderna inte blir orimliga.

Ovanstående punkter innehåller en påtaglig andel administrativa sysslor och det innebär kostnader för företag, klubbar, organisationer och kommuner.

Det är inte enkelt att uppskatta den tidsåtgång regleringen innebär för företagen. Hamnanläggningarnas olika karaktär och placering gör att de har olika möjligheter att ordna tillstånd, elförsörjning, vidarebehandling, avlopp, underhåll, hämtning av toalettavfall m.m. Mot bakgrund av detta får nedanstående uppgifter ses som en grov uppskattning. Dessutom varierar deras kunskap om gällande regler och rutiner.

Anläggning av sugtömningsanordning på en plats med el och avloppsnät av tillräcklig kapacitet

Tidsåtgång anskaffning	30 arbetstimmar
Tidsåtgång för årlig hantering/anskaffning av skötsel och underhåll	10 arbetstimmar

Anläggning av sugtömningsanordning på en plats där tillgång till el finns, men avloppsnät saknas och avfallet ska behandlas lokalt

Tidsåtgång anskaffning	100 arbetstimmar
Tidsåtgång för årlig hantering/anskaffning av skötsel och underhåll	20 arbetstimmar

Anskaffning och etablering av en flytande sugtömningsanordning utan anslutning till el eller avloppsnät och där toalettavfallet hämtas med slamsugningsbåt

Tidsåtgång	50 arbetstimmar
------------	-----------------

Tidsåtgång för årlig
hantering/anskaffning av skötsel och
underhåll

30 arbetstimmar

Vi bedömer att föreskriften medför att ytterligare ca 400 mottagningsstationer etableras. Kostnaderna för att hantera (beräknat på 500 kr/h) de 400 nyetableringarna förväntas bli 8 miljoner kronor. Detta är kostnader som ligger utöver kostnaderna för anläggningarnas nuvarande hantering och utöver vad det kostar att anlägga och driva anläggningarna. Den årliga kostnaden för att anskaffa/hantera underhåll och reparationer uppskattas till 3 miljoner kronor.

7.3. Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen? Vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

Utöver vad som nämnts tidigare förväntas regleringen inte medföra ytterligare kostnader eller följdändringar för företagen.

7.4. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Företag som bygger en station med sugtömning kan locka fler kunder. Fler kunder ger sedan större möjligheter att utöka servicen.

Naturhamnar, som inte formellt berörs av kravet på mottagning av toalettavfall och inte på frivillig väg eller genom offentliga insatser bygger mottagningsstationer, kan tappa besökare till förmån för andra hamnar med god service.

För att underlätta för hamnarna att hitta välfungerande sugtömningsanordningar bör en teknikupphandling genomföras. Den leverantör som kan utveckla den bästa tekniken kan öka sin marknadsandel avsevärt.

7.5. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen och de ideella föreningar som driver hamnar?

Företag som levererar anläggningar och tjänster till hamnar och fritidsbåtägare ökar sin omsättning under några år.

Hamnar och i sista hand fritidsbåtägarna drabbas av ökade kostnader. En stor del av kostnaderna förutsätts också falla på kommuner och offentligt finansierade organisationer.

En hamn som i dagsläget

1. har liten omsättning, och

2. betraktas som ideell

kan komma att betraktas som kommersiellt driven, om den väljer att ta ut hamnavgifter för att täcka kostnaden för sin mottagningsstation. Många sådana hamnar anser att det skulle vara mycket olyckligt om detta sker. De skulle bli tvungna att lägga resurser på redovisning av verksamheten, moms m.m.

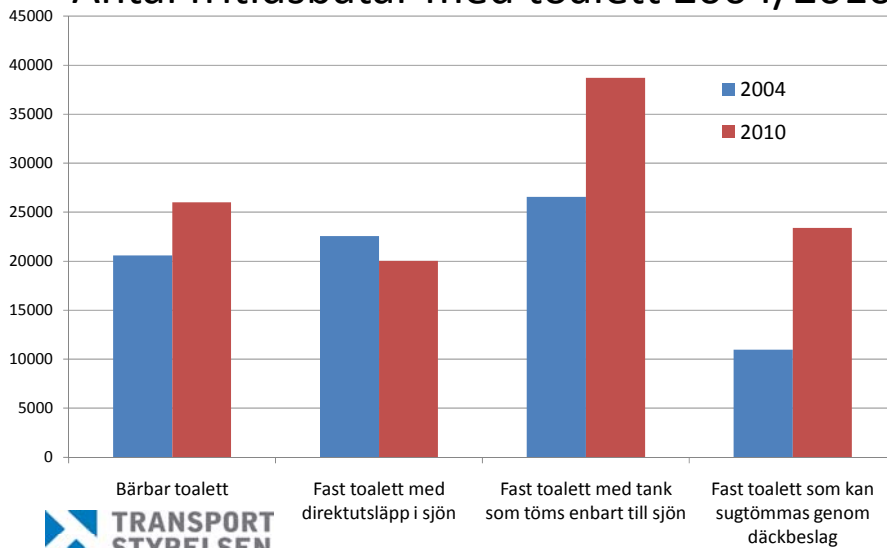
7.6. Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

De aktuella hamnarna är uteslutande små eller medelstora företag. Hänsyn behöver tas till att företagen är synnerligen säsongberoende och att de ska leva på inkomster från en knappt tre månader lång säsong. Hamnarna finns dessutom i många fall i glesbygder.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra, får ni gärna kontakta oss:

Erik Eklund
Sjöfartsavdelningen
010-49 53240
Erik.eklund@transportstyrelsen.se

Antal fritidsbåtar med toalett 2004/2010



REN