

Bilaga 2 - Konsekvenser av undantag från utrustningskraven rörande fritidsbåtars installation av tank för toalettavfall och anordningar för ilandlämning av toalettavfall i Transportstyrelsens föreskrifter om avfall från fritidsbåtar

1. Undantagsformulering

1.1 Utsläppsförbud och undantag

Förbud mot utsläpp gäller

- alla båtar som inte är undantagna från utrustningskravet när de används innanför territorialvattengränsen
- övriga båtar i sjöar, vattendrag och kanaler samt i övrigt innanför 2 nautiska mil utanför gränsen för fartområde D. Se exempel i bilagda sjökort (orange linje), bilaga 2-c. Utanför detta område gäller utsläppsförbudet innanför 2 nautiska mil från närmaste land/ö.

1.2 Utrustningskrav

En båt med fast installerad toalett ska ha möjlighet att förvara toalettavfall ombord och kunna lämna det iland. Undantag föreslås från detta krav.

1.2.1 Undantag från utrustningskravet

Följande båtar undantas

- båtar som är levererade för att tas i bruk i, eller har importerats till något EES-land, före 1 juli 1998
- båtar tagna i bruk i något EES-land före 1 juli 1998.

Detta innebär att utrustningskravet ställs på båtar som omfattas av fritidsbåtsdirektivet samt på nyare båtar som inte omfattas av direktivet.

1.2.2 Alternativa möjliga utformningar av undantag

För att inte undanta det lilla antal äldre båtar där det faktiskt är möjligt och rimligt med hänsyn till båtens värde att komplettera toalettinstallationen kunde gränsen ovan kompletteras med

- ”om båten är kortare än 10 meter ELLER smalare än 3 meter”
eller
- som ett annat alternativ ”om de är kortare än 10 meter OCH smalare än 3 meter”.

1.2.3 Jämförelse med andra länder i vårt närområde

Finland har infört förbud utan undantag i nationell lagstiftning, dock kan dispens sökas för en enskild fritidsbåt. Antalet dispenser har dock varit relativt få.

Tyskland undantar alla båtar byggda före den 1 januari 1980 från utrustningskraven. Vidare undantas båtar av en viss storlek (längd mindre än 11,5 meter eller bredd mindre än 3,8 meter) som är byggda mellan den 1 januari 1980 och den 1 januari 2003. Undantag från utsläppskraven görs också.

Danmark undantar alla fritidsbåtar byggda före den 1 januari 1980 från utrustningskraven. Båtar byggda mellan den 1 januari 1980 och den 1 januari 2000 undantas också om de är kortare än 10,5 meter eller smalare än 2,8 meter. Övriga fritidsbåtar och fritidsbåtar byggda efter den 1 januari 2000 omfattas av utrustningskravet. Undantag från utsläppskraven görs också.

2. Vad är problemet och vad ska uppnås?

Avsikten med kravet på komplett toalettsystem är att båten ska kunna behålla toalettavfall ombord för att i hamn eller på annan avsedd plats kunna lämna det till vidare omhändertagande. Avsikten med undantag från detta krav är att inte belasta båtägare med kostnader och besvär i de fall det skulle vara orimligt att installera ett komplett system. Som grund för ett sådant övervägande ska hänsyn tas till om

- det är tekniskt svårt
- det är dyrt i jämförelse med båtens värde, ålder, storlek och skick.

Därutöver bör kriteriet för vilka båtar som ska undantas vara allmänt accepterade och enkla att förstå och tillämpa samt inte ge upphov till administrativa procedurer som är krångliga eller tidsödande.

Som kriterier för undantag har i förslaget valts ålder. Detta innebär en schablon som så nära som möjligt tar tillvara de undantagsmöjligheter som formulerats av

Helcom utan att detta leder till att individuell bedömning blir nödvändig eller att tolkningsdiskussion kring kriterierna uppstår.

När undantag från utrustningskravet medges innebär det inte att toalettavfall får släppas ut annat än i princip öppet hav med visst avstånd från närmaste land. Ägare till undantagna båtar förväntas acceptera och efterleva det utsläppsförbud som gäller dem. För båtar som inte blir undantagna gäller ett strikt utsläppsförbud ut till 12 nautiska mil utanför baslinjen.

2.1 Undantag från utrustningskravet

De allra flesta båtar som tillförts båtbeståndet fr.o.m. den 16 juni 1998 omfattas av EU:s fritidsbåtdirektiv. Enligt direktivet ska fritidsbåtar, som har fast toalettinstallation, ha kapacitet att behålla toalettavfall ombord för att sedan kunna lämna det iland. Båtar tillverkade inom EU fr.o.m. detta datum är CE-märkta, om tillverkaren följt gällande regler, vilket i sig underlättar tillsynen. Förslaget torde kunna få acceptans hos fritidsbåtsägarna och Sweboat. Förslaget ligger dessutom i linje med regeringens regelförenklingsarbete.

En gränsdragning enligt förslaget innebär att många äldre båtar kommer att undantas. Uppskattningsvis kommer 40 000 à 45 000 av de ca 50 000 fritidsbåtar som har fast toalett (båtlivsundersökningen 2004¹) men saknar ilandlämningsmöjlighet därigenom att undantas från utrustningskravet. Det är uppskattningsvis ca: 50–55 % av alla båtar, ca 80 000st, med någon form av toalett. Detta är endast uppskattningar då det är okänt hur många fritidsbåtar som faktiskt finns i Sverige, detta p.g.a. avsaknaden av ett register. Fritidsbåtsbeståndet uppskattas i dagsläget till cirka 850 000.

Om alltför många fritidsbåtar undantas, finns det en risk att utbyggnaden av tömningsstationer och toaletter på land hämmas till följd av otillräcklig efterfrågan. Incitamentet minskar för kommersiella hamnägare, såsom gästhamnar, varv och marinor, liksom kommuner, föreningar m.fl. att anlägga och driva avloppsnät och reningsverk där toalettavfallet tas om hand.

Samtidigt är det tänkbart att ägare av en båt, som omfattas av undantaget från utrustningskravet, frivilligt installerar en tank med tömningsanordning. Skälet för en sådan frivillig installation skulle kunna vara, att de därigenom slipper bege sig ut i ytterskärgården för att släppa ut sitt toalettavfall, eller socialt tryck.

Det som talar mot att sänka gränsen till. t.ex. ”fritidsbåtar byggda 1980” är att det kommer att slå orättvist och p.g.a. av avsaknad av register blir åldersbestäm-

¹ <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fritidsbatar/Tillfallig-sida-fakta-om-batlivet/Batlivsundersokningen-2004/> tabell 4.2.4.3

ningen mycket svår vid tillsyn. Till exempel skulle vissa ägare till dåtidens storsäljare Albin Vega (segelbåt som tillverkades åren 1970–1981, värd ca 40 000–80 000 kr idag) bli tvungna att installera septiktank medan det stora flertalet inte behöver vidta några åtgärder. Liknande problem uppstår om man sätter en gräns vid andra årtal.

Tidpunkten när EU-direktivet trädde i kraft har ingen sådan nackdel.

2.2 Alternativa formuleringar av undantag

Antalet båtar som undantas blir något mindre än i förslaget. Skillnaden mellan alternativen blir liten.

Detta förslag väcker diskussioner om bredd och längd – varför just 10 meter och inte 9 meter osv. Det som talar för en bredd av 3 meter och längd av 10 meter är att båtar i dessa och större dimensioner för det mesta har en fast toalettinstallation och befintlig tank, eller utrymme för tank, samt att dessa båtar har ett relativt högt värde på andrahandsmarknaden.

Uppgifter ur ett båtregister hade kunnat användas för att belysa hur många av båtarna med fast toalett som undantas vid en given storleksgräns.

Fritidsbåtsorganisationerna har kritiserat detta förslag då de anser att det finns allt för många bredd- och längdgränser för fritidsbåtar att förhålla sig till. De efterfrågar enhetliga regler som är enkla att ta till sig.

Idag gäller följande storleksgränser för fritidsbåtar:

- En fritidsbåt måste ha lanternor om den har ett skrov med största längd på minst 7 meter eller kan framföras i en hastighet om minst 7 knop.
- Särskilt behörighetsbevis krävs för att få framföra fritidsskepp med en största längd på minst 12 meter och en största bredd på minst 4 meter.
- 0,2 i promillegräns för den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss förutsatt att fartyget har motordrift och antingen kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst 10 meter.
- Ev. framtida båtkörkort kommer också att bli bundet vid en viss storlek och fart.

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

Ett alternativ till krav på kompletta toalettssysteminstallationer som prövats och som inte gett önskat resultat är att på frivillig väg få båtägarna att bygga till och nyinstallera kompletta system som kan behålla toalettavfall ombord och lämna toalettavfallet iland, där även hamnarna skulle bygga mottagningsanordningar.

Redan i mitten av 1990-talet när de aktuella Helcom-rekommendationerna formulerats gjorde Sjöfartsverket en ansats att införa ett utsläppsförbud och ett krav på att toalettinstallationerna skulle inkludera tank och ilandlämningsmöjlighet i linje med Helcom-rekommendationerna. Båtlivet och regeringen motsatte sig sådana krav och Sjöfartsverket valde en linje som gick ut på att båtlivets organisationer, myndigheter m.fl. skulle uppmuntra båtägarna att på frivillig basis bygga om toalettinstallationerna så att toalettavfallet kunde lämnas iland. Aktiviteterna och informationspridningen för att befrämja detta blev ganska blygsamma. Att med någon informationskampanj få fler båtägare att komplettera sina installationer bedömdes som utsiktslöst. Något utsläppsförbud infördes inte. Däremot föreskrevs att fritidsbåtshamnarna ska ta emot det avfall som båtarna normalt behöver lämna, Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2001:13) om mottagning av avfall från fritidsbåtar.

Genom det utsläppsförbud som nu ska införas blir motiven för att komplettera toalettinstallationerna tydliga och starkare. Därtill kommer att mottagningsmöjligheterna i hamnar kommer att öka flerfald så att en komplettering av installationen i en båt verkligen har förutsättningar att kunna användas.

Att inte göra något undantag från kravet på komplett installation, i enlighet med Transportstyrelsens rapport², skulle medföra att ett mycket enkelt och tydligt system för tillsyn och för den enskilde uppnåddes; dock anses det ge den effekten att båtägarnas acceptans för regelverket blir lågt. Att göra undantag för en större mängd båtar än som föreslagits anses orimligt eftersom de flesta båtar som tillförts båtbeståndet efter 1998-06-16 omfattas av EU:s fritidsbåtsdirektiv och enligt detta, om de har fast installerad toalett, ska ha möjlighet att behålla toalettavfall ombord för att kunna lämna det iland.

Att inte göra undantag och i stället föreskriva att alla toalettsystem som inte är kompletta ska göras obrukbara skulle få den önskade effekten att berörda båtars toaletter inte kan användas vid färd utanför tolvmilsgrensens, där utsläpp tillåts. Detta skulle sannolikt medföra ökad risk för fall över bord eftersom behov då sannolikt kommer att utträttas över båtens reling. Även båtar för vilka en komplett installation krävs tillåts enligt direktivet att ha tömningsmöjlighet till vattnet.

4. Vilka berörs av regleringen?

Kommersiella hamnägare såsom gästhamnar, varv och marinor liksom kommuner, föreningar m.fl. som anlägger eller driver avloppsnät och -rening där

² <http://www.transportstyrelsen.se/Sjofart/Fritidsbatar/Batlivets-miljofragor/Toalettavfall-fran-fritidsbat/>

toalettavfallet tas om hand kommer att få underlag för driften av sina anläggningar i mindre grad ju fler båtar som undantas från installationskravet.

Denna effekt mildras dock av att utsläppsförbudet rimligen medför att många av de undantagna båtar som i verkligheten har en komplett installation sannolikt väljer att lämna sitt toalettavfall iland i stället för att uppsöka ett område där utsläpp tillåts. För båtar i de stora insjöarna blir ilandlämning den enda tillåtna lösningen. Vissa ilandlämningsmöjligheter bedöms finnas i anslutning till kanaler och liknande, men i många mindre insjöar kommer behovet av ilandlämning inte att vara aktuellt och inte heller att kunna tillgodose. Totalt finns ca 50 000 båtar med toalettinstallation som saknar ilandlämningsmöjlighet. Ytterst få av dessa kommer att ha praktisk möjlighet att få använda sina toalettinstallationer, om de inte kompletteras med tank och sugtömningsmöjlighet.

Antalet båtar med komplett toalettinstallation utgör 8 000–10 000. En stor del av dessa får inte längre släppa ut toalettavfall i vattnet.

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

5.1 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

I de fall båtägaren väljer en komplettering av båtens toalettinstallation kan kostnaden vid självbygge vara under ca 1 000 kr och i komplicerade fall, om installationen utförs av yrkesmän, upp till 30 000 kr. Antalet båtar där komplett installation krävs och sådan saknas är inte känt. Framför allt berörs båtar som inte omfattas av fritidsbåtdirektivet och båtar som omfattas, men som undandragit sig direktivkraven. Antalet båtar som är undantagna men där ägaren ändå väljer att komplettera installationen är inte heller känt.

Störst problem och kostnad torde uppstå om man i en 70- eller 80-talsbåt ska installera septiktank eller komma åt dolda rördragningar som medför att inredningen behöver sågas upp.

5.2 Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

Alternativen utgörs av hur man formulerar undantag från krav på toalettinstallationer. Området där utsläppsförbud föreslås råda täcker i samtliga alternativ en mycket stor del av de områden där båtar används.

Om undantagen från krav på installationer i båtarna utformas enligt förslaget kan en stor del av kostnaderna och besväret för båtägarna undvikas. Då bedöms den utsläppta mängden toalettavfall minska med ca 4 ton fosfor per år förutsatt att efterlevnaden blir 100 %

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

Regleringen överensstämmer med, men går inte utöver aktuella Helcom-rekommendationer.

Regleringen överensstämmer med, men går inte utöver Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester.

Vad gäller båtarnas installationer går regleringen i allmänhet inte utöver EU:s fritidsbåtsdirektiv som det föreligger efter ändringen 2003/44/EG. Direktivet föreskriver att båtar med toalettinstallation ska ha sanitetstank eller ha anordningar som gör att en sanitetstank kan installeras. Har båten fast installerad tank ska tanken kunna sugtömmas. Den sanitetstank som ska kunna installeras förut-sätts kunna tömmas till land. I praktiken torde en stor majoritet av de CE-märkta toalett-försedda båtarna ha en fast installerad tank. Regleringen kan uppfattas som att den går utöver direktivet för det – troligen lilla – antal båtar där utförandet är sådant att det endast finns anordningar som gör att en sanitetstank kan installeras. Om krav på anslutning av en sådan tank betraktas som ett utrustningskrav är det inte fråga om krav utöver direktivet.

7_. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Föreskriften bör sättas i kraft på våren för att tillämpas under båtsäsongen. Den bör ges ut i så god tid att de berörda får två år på sig att vidta de åtgärder som behövs. För Bottenvikens och Bottenhavets del föreslås att anpassningstiden sätts till fyra år.

Transportstyrelsen kommer att planera informationsinsatser och utvärdering för 2012–2016 för att skapa medvetenhet och stödja den attityd och beteendeförändring som krävs för att efterlevnaden av förbudet ska bli god.