



Svenska Båtunionen  
af Pontins väg 6  
115 21 Stockholm  
Telefon: 08-545 859 60

Stockholm den 18 oktober 2017

E-post: [registrator@batunionen.com](mailto:registrator@batunionen.com)  
Hemsida: [www.batunionen.se](http://www.batunionen.se)

Miljö- och energidepartementet  
Kemikalieenheten

[m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)

kopia till [bjorn.duvfa@regeringskansliet.se](mailto:bjorn.duvfa@regeringskansliet.se).

Diarienummer M2017/01473/Ke

**Svenska Båtunionen ber härmed att få lämna följande synpunkter på  
Mikroplaster – Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag om källor till  
mikroplaster och förslag på åtgärder för minskade utsläpp i Sverige**

Svenska Båtunionen (SBU) är båtklubbarnas paraplyorganisation och består av 26 båtförbund med nästan 900 båtklubbar som har sammanlagt cirka 170 000 medlemmar i anslutna klubbar. Vi värnar om fritidsbåtlivet i Sverige och ett av SBU:s prioriterade mål är att bedriva ett aktivt miljöarbete med koppling till båtlivet. Vi erbjuder utbildningar och kurser till våra medlemmar och verkar i övrigt genom att informera och väcka opinion genom Medlemstidningen Båtliv som är Sveriges största båttidning.

Naturupplevelsena är för de flesta en förutsättning för det stora rekreativvärdet som ett aktivt båtliv ger. Tillgång till en god vattenkvalité utan föroreningar är mycket viktig för båtlivet. Båtgarna är också beroende av trygga säkra förtöjningsplatser och tillräckligt med vinteruppställningsplatser när båten vilar på land.

Vi arbetar med olika miljöfrågor och en fråga som tilldragit sig ett allt större intresse på senare år är rapporterna om spridning av plastskräp på land men i synnerhet i sjöar och hav. Rapporterna om nedskräpning av Bohusläns stränder är ytterst oroande liksom den nedbrytning av plastskräpet till mindre partiklar, mikroplast, adsorption av giftmolekyler på plastpartiklarna samt den hotande spridningen i näringskedjan. Åtgärder mot spridning och sanering av det plastskräp som redan finns ute är därför nödvändiga och Naturvårdsverkets rapport (6772) är därför mycket välkommen.

I rapporten räknar man med källor till mikroplast enligt följande

Väg och däck	8 190 ton/år
Konstgräs	1 640 – 2 460 ton/år
Industriell produktion	533 ton/år
Målning av byggnader	130 – 250 ton /år
Hygienprodukter	66 ton/år
Textiltvätt och slitage	8 - 950 ton/år senare reducerat till 0,2 – 19 ton/år (sid 31)
Båtbottenfärg	160 – 740 ton/år senare reducerat till 10 ton/år (sid 86)

För varje post diskuteras ett antal möjligheter till åtgärder.

Mängderna är skattningar som baseras på mer eller mindre väl grundade antaganden och ett antal hänvisningar görs till en rapport från IVL.

I remissen framhålls på flera ställen att beräkningarna bygger på mycket osäkra bedömningar av förutsättningar och skattningar. Det förefaller att vara för bristfälligt underlag att basera beslut om långtgående åtgärder på, särskilt som det inte görs någon utredning av åtgärdernas förväntade verkan och kostnader. En betydande del av de resurser man vill lägga ner, för att komma tillrätta med spridning av plast och annat skräp i våra hav och vatten bör inriktas på att i större utsträckning kartlägga källor och spridningsvägar. Bättre sakunderlag behövs.

På flera ställen i NV:s rapport, dvs. remisstexten, nämns osäkerheten i skattningarna och de antaganden som ligger till grund för beräkningarna. De antaganden och skattningar som behövs göras är naturligtvis svåra att göra eftersom underlaget är bristfälligt. Vi menar därför att man kanske skulle avstått från att nämna många siffror på grund av det.

De bidrag till eventuella utsläpp till vatten som orsakas av båtlivet kan sägas vara av två slag, dels sådant som orsakas av aktörernas i friluftslivet uppträdande i allmänhet när de vistas ute i naturen, dels sådant som hänger ihop med vård, skötsel, reparationer och underhåll samt drift av båtarna. Den förra delen faller inom den ram som utredningen föreslår och som syftar till åtgärder för att höja kunskapen om och medvetenheten hos allmänheten. Vi håller med om dessa åtgärder och med vår organisation medverkar vi gärna till att målen uppnås.

Bidragen från den senare delen beror till största delen på användning av de produkter som godkänts av myndigheter för användning i båtsammanhang. Något annat finns knappast att tillgå. Eftersom denna del specifikt berör vårt område gäller våra synpunkter främst denna del.

I utredningen nämns båtbottnfärger som en stor källa till mikroplast. I båtbottnfärgerna ingår antifoulingprodukter som för närvarande av andra skäl är föremål för en livlig diskussion. De är de i många fall nödvändiga för att förhindra bromsande beväxning på båtskroven med i sin tur andra negativa effekter som t.ex. utsläpp genom ökad bränsleförbrukning. Vi har liten möjlighet att påverka tillverkningsprocessen eller att ens se vad färgerna innehåller. Detta torde falla under producentansvaret i första hand.

Vi blev chockade av resultatet (220- 1100ton/år) i rapporten från IVL (C183 Mikroplaster) och kände inte till att båtbottnfärg för fritidsbåtar skulle kunna vara en sådan stor källa till mikroplaster. Vi har trots försök att få tillgång till underlagen för IVL:s beräkningar ej lyckats med detta. Vi har noterat att IVL har reviderat sina uppgifter (158 – 737 ton/år) men de är fortfarande höga och man verkar inte särskilja fritidsbåtar separat från handelssjöfarten. På sidan 27 (3.1.2) påstås att man vet vad som släpps ut från källan, tvätt av båtbottnar. Vi har inte sett några sådana mätningar och skulle vara tacksamma för att detta verifieras med kvalitetssäkrade mätningar i verkliga situationer.

Utifrån nu aktuell rapport 6772 från Naturvårdsverket, finns en mer nyanserad bedömning av båtbottnfärgernas bidrag av mikroplaster. Vi noterar att mängden för mikroplaster som beräknas komma från fritidsbåtars båtbottnfärg på sid 85 (8.1) anges till 10 ton/år, vilket låter rimligare. Vi är även tacksamma för den redogörelse för skillnaderna i bedömningen mot vad IVL antagit.

Om man vill följa principen att arbeta för att påverka de största spridningskällorna först förefaller den stora uppmärksamhet som båtbottnfärg får i remissen missriktat. Inte så att man inte ska försöka minska eventuell spridning så gott det går genom lämpliga åtgärder. Det bör man alltid göra bland annat för att uppfylla försiktighetsprincipen enligt Miljöbalken. Men det verkar inte så meningsfullt att använda stora resurser för just denna källa.

Vad gäller problemet med mikroplaster från båtbottnfärg, uppstår ju detta problem för alla färger, oberoende om de innehåller någon biocid eller inte. Vanligaste frågeställningarna brukar annars röra biociderna i båtbottnfärgerna. Detta har ökat båtägarnas medvetenhet och med omfattande information så har vi fått en ansvarsfullare hantering av båtunderhållet när båten står på land. Klubbarna ställer krav genom sina regler på att färgrester ska tas omhand och hanteras som farligt avfall.

På sid 86 (8.2.2) anges flera anledningar till att båtbottnen målas, men andra anledningar som att få skydd mot korrosion på metallskrov och drev anges inte. Här måste hänsyn tas till ett större spektrum av färger då beroende av vilken metall som använts till skrovet måste färgvalet anpassa.

En vanligt spridd missuppfattning i många rapporter och andra arbeten, är att båtskroven skrapas eller slipas nästan rena varje år, vilket är helt fel. Bara löst sittande färg tas bort eller när färglagren blivit för tjocka, vilket avgörs av vilken färgtyp som använts.

När det gäller åtgärdsförslagen i 8.4 saknar vi ett tydligt krav på producenterna att använda bindemedel som inte ger utsläpp av mikroplaster i sina färger. Detta gäller nu även de alternativa färger och metoder som marknadsförs som giffria alternativ. Det är fel att lösningen och kostnaderna för problemen ska läggas på slutanvändaren (båtägaren) genom krav på mer rening och provtagning av tvättvattnet.

Vi ser gärna att alla s.k. mjuka, polerande färger fasas ut. En hård färg som ger tunna skikt med eller utan biocid, anser vi ger minst utsläpp vid ett ansvarsfullt underhållsarbete och även vid användning under seglationssäsongen.

På sid 118 (11.1) har vi svårt att förstå vad som menas med:

*Även för däckslitage, textiltvätt och båtbottnfärg gör vi bedömningen att minskad spridning av mikroplast från dessa källor är mer genomförbar på kortare sikt än att förhindra slitage av bildäck, syntet- fibrer och båtbottnar.*

Det verkar ganska motsägelsefullt.

På sidan 125 (11.4) Anges som ett av förslagen till regeringen att det ska tas fram en informationskampanj. Vi erbjuder oss hjälpa till med informationen för att få den saklig och anpassad för vår verksamhet.

I remisstexten görs upprepade hänvisningar till IVL:s rapport. Här anser vi att det är betänkligt att IVL ger ut en så undermålig rapport som C 183 mars 2016 och sedan reviderade i mars 2017.

Båda rapporterna verkar dåligt korrekturlästa, de innehåller en del uppenbara felaktigheter och inkonsistenta partier. De antaganden och skattningar som behövs göras är naturligtvis svåra att göra eftersom underlaget är bristfälligt. Vi menar därför att man kanske skulle avstått från att nämna många siffror på grund av det.

Den får stor medial uppmärksamhet och beskyller fritidsbåtslivet som den nästan största källan för mikroplaster i havet om man läser tidningarna och lyssnar på övriga media. Det hjälper inte att de sedan reviderar sina antagna siffror lite, vi har redan fått en stämpel på oss. Att sedan Naturvårdsverket inser en del av de värsta felaktigheterna enligt Rapport 6772 juni 2017, hjälper föga eftersom det inte uppmärksammas lika mycket av media.

I remissen framhålls på flera ställen att beräkningarna bygger på mycket osäkra bedömningar av förutsättningar och skattningar. Det förefaller att vara för bristfälligt underlag att basera beslut om långtgående åtgärder på, särskilt som det inte görs någon utredning av åtgärdernas förväntade verkan och kostnader. En betydande del av de resurser man vill lägga ner på att komma tillrätta med spridning av plast och annat skräp i våra hav och vatten bör inriktas på att i större utsträckning kartlägga källor och spridningsvägar. Bättre sakunderlag behövs.

Avslutningsvis vill vi framhålla nödvändigheten av att **basera slutsatser på tillförlitliga empiriskt undersökningar** och att när underlag saknas se till att bristen avhjälpas, och att **Konsekvensutredningar** görs av tilltänkta beslut, inklusive kostnad- nytta-beräkningar. Detta är myndigheterna skyldiga att göra enligt förordningen SFS 2007:1244.

Svenska Båtunionen  
Miljökommittén

Harald Mårtensson

Tel: 070 288 30 51  
e-post: harald@harmac.se