



Svenska Båtunionen

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Dnr I2021/02803

Yttrande gällande promemoria “Mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg”

Svenska Båtunionen har givits tillfälle att yttra sig gällande rubricerad promemoria och lämnar följande synpunkter avseende hur promemorians bedömningar och förslag kommer att påverka våra medlemmar, det vill säga drygt 900 båtklubbar och deras 180 000 medlemmar.

Svenska Båtunionens synpunkter

Svenska Båtunionen avstyrker förslaget att begreppet hamn förtydligas.

Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om godkänd avfallshanteringsplan.

Svenska Båtunionen avstyrker förslaget om kvitto på mottaget avfall ska lämnas och kvittouppgifterna ska rapporteras och sparas.

Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget att tillsynen över fritidsbåtshamnarna flyttas till kommunerna.

Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om att ett hamnregister får införas.

Svenska Båtunionen avstyrker förslaget om sanktionsavgifternas storlek.

Utöver nämnda synpunkter lämnar Svenska Båtunionen ett eget förslag till definition av fritidsbåtshamn, se sidan 5.

Sammanfattning

Promemorian beskriver behovet av ett nytt direktiv för mottagning av avfall från fartyg, vars syfte är att skydda den marina miljön från nedskräpning och utsläpp. Detta främst genom avfallshanteringsplaner och mottagningsanordningar för avfall samt regleringar som säkerställer att kraven på mottagning av avfall upprätthålls och efterlevs. Direktivet berör samtliga fartyg över 2,5 meter, vilket inkluderar fritidsbåtar.

Promemorian lämnar också ett nytt förslag på begreppet hamn. Den tidigare definitionen har varit svårtolkad och det finns inte heller en entydig definition i svensk lagstiftning. I det nya förslaget listas en rad undantag till begreppet hamn, för att kommande lagstiftning ska omfatta de hamnar som enligt direktivets mening har krav på sig att upprätta en avfallshanteringsplaner och mottagningsanordningar för hantering av avfall, och inte exempelvis naturhamnar eller enkla förtöjningsplatser. På så vis avspeglar begreppet hamn bättre det svenska båtlivet med många små varv, båtklubbar och bryggföreningar.

Avsnitt 4.1.1 – Begreppet hamn förtydligas, s. 36

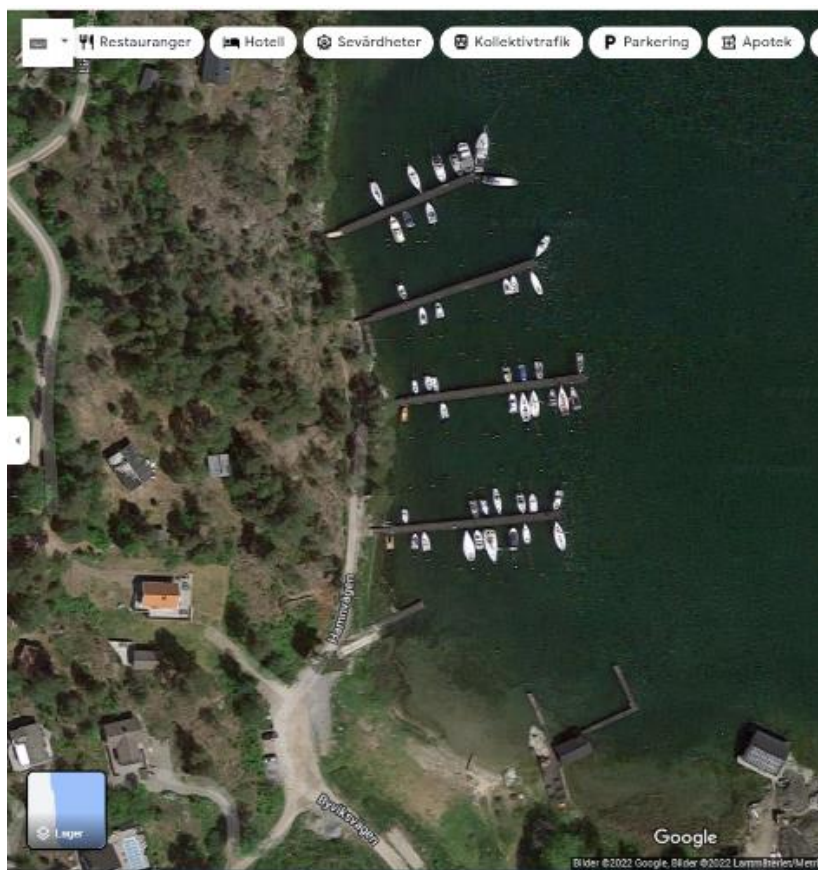
Svenska Båtunionen avstyrker förslaget. Till att börja med anser vi att förslaget och de undantag som presenteras är en förbättring gentemot tidigare definition (SJÖFS 2001:13) och att det är viktigt med en samordnad terminologi. Det är en förutsättning för båtklubbar att de och myndigheter har samma uppfattning om vad som avses med en fritidsbåthamn, oavsett om det gäller ansökan om bygglov (i dagsläget *hamn för fritidsbåtar*) eller miljötillsyn.

Gällande undantagen, som ska beskriva vilka hamnar som inte ska omfattas av direktivet, ser vi att det kan uppstå svårigheter vid tolkning och bedömning. Svenska Båtunionen avstyrker därför förslaget och lämnar ett eget förslag till definition av fritidsbåthamn. Vår målsättning är inte att minska kraven på mottagning av avfall utan snarare en likabehandling och kommer därför att visa på att flertalet av presenterade undantag skapar ojämlika förutsättningar trots samma ändamål. Om avsikten är att direktivet ska omfatta mottagning av det avfall ett fartyg normalt genererat ute till havs och för med sig in till hamnen, slår förslaget fel.

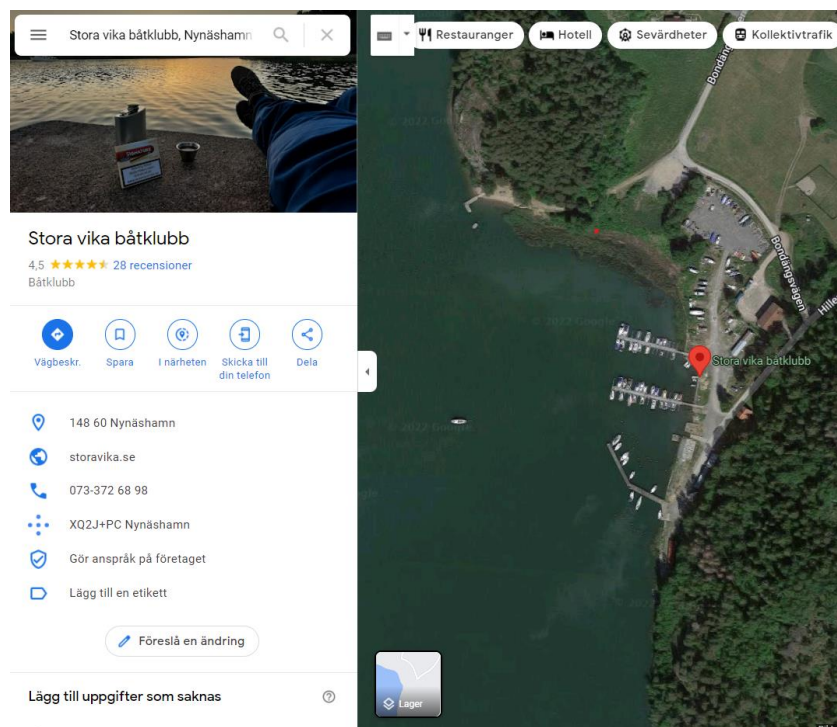
Vi instämmer dock med förslaget om undantag för små, privata bryggor, klubbholmar och naturhamnar, men ställer oss också frågande till definitionen av *försumbar* avfallsmängd som inte förtydligas närmare.

– bryggor på fastigheter för bostadsändamål om bryggorna används endast för privat förtöjning av fritidsbåtar som tillhör den som bor på eller i direkt anslutning till fastigheten eller av tillfälliga besökare till en sådan boende,

Bilden nedan är visar Storuddens tomtägarförenings hamn på Torö, utanför Nynäshamn. Den drivs idag av Storuddens tomtägarförening som är en samfällighet och ekonomisk förening.



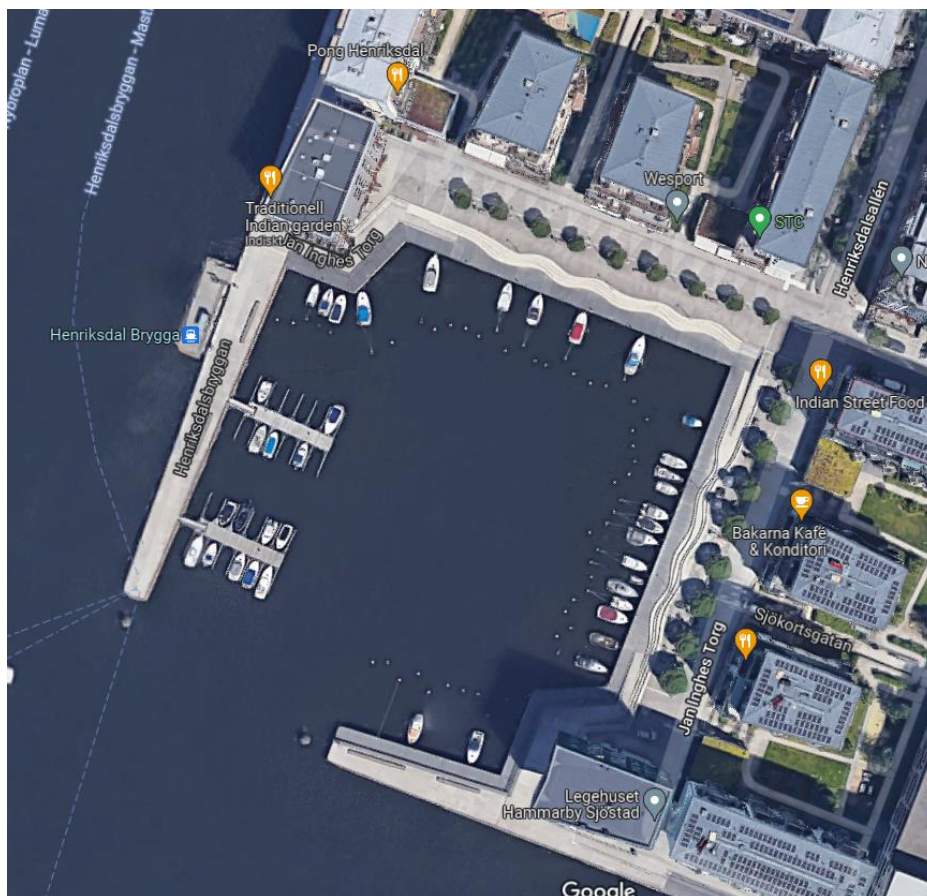
Båtarna i denna hamn används på precis samma sätt som i bilden nedan, vilken visar Stora Vika Båtklubb knappt 5 km längre bort.



Stora Vika Båtklubb ska ha en godkänd avfallshanteringsplan och riskerar höga sanktionsavgifter om den saknas. Skillnaden är att den drivs som båtklubb, det vill säga en ideell allmännyttig förening. Båda hamnarna är ungefär lika stora med samma population av båtar som används på samma sätt men där den allmännyttiga föreningen har hårdare krav på grund av verksamhetsformen.

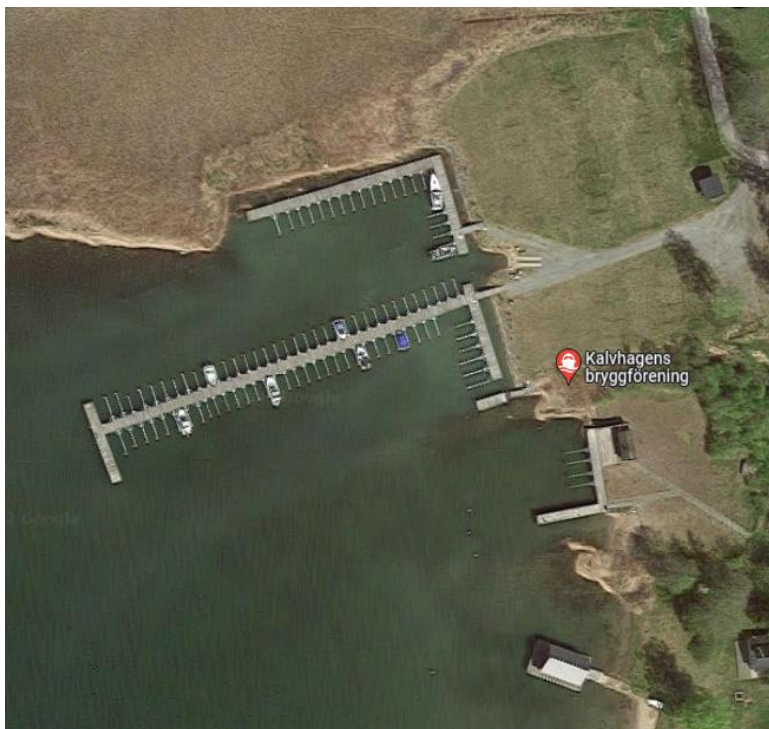
- bryggor för fritidsbåtar i anslutning till bostadsområden om bryggorna används endast av boende i området eller tillfälliga besökare till de boende,

Bilden nedan visar hamnen i Hammarby Sjöstad. Hamnen ägs av Stockholms Stad och delas mellan Idrottsförvaltningen som hyr ut båtplatser till boende i området och Hammarby båtklubb som drivs som ideell allmännyttig förening. Stockholms stad behöver enligt förslaget till undantag inte ha en avfallshanteringsplan för sin verksamhet i hamnen men det måste Hammarby Båtklubb eftersom den delen av hamnen drivs som båtklubb.



- bryggor för fritidsbåtar som används huvudsakligen för transport till öar eller andra platser där båt innehavaren har tillgång till en permanent eller tillfällig bostad,

Bilden nedan visar Kalvhagens bryggförening i Norrtälje kommun. Även den har samma population av båtar som Stora Vika Båtklubb och Storuddens tomtägarförening. Hamnen används som förtöjningsplats för sommarboende på öarna runt omkring. Bryggföreningen är en ekonomisk förening endast öppen för medlemmar i samfälligheten anslutna till bryggföreningen. Båtarna i hamnen är av samma typ och används på samma sätt som i en vanlig båtklubb, men omfattas inte av det föreslagna kravet och avfallshanteringsplan eller riskerar höga sanktionsavgifter.



Förslag till en egen definition för fritidsbåtshamnar

Dessa exempel är inte ovanliga. Fritidsbåtshamnar är till skillnad för hamnar för handelssjöfarten sällan anpassade för en viss typ av fritidsbåtar. Kännetecknande är i stället en stor variation av båttyper och båtstorlekar. Det är inte heller möjligt att bara genom att titta på hamnen avgöra till vilket ändamål den används eller i vilken verksamhetsform den drivs. Svenska Båtunionen anser att hamnens storlek (mätt i antalet båtplatser) ska avgöra kravet på avfallshanteringsplan eller inte. Svenska Båtunionen anser, till skillnad från utredningen, att mindre gästhamnar eller båtklubbar i någon högre omfattning skulle undantas utifrån en storleksgräns. Som vi visar av exemplen ovan så slår utredningens förslag till undantag väldigt olika, även i samma hamn. Att definiera hamnen utifrån under vilken verksamhetsform eller för vilket syfte den har skapar ojämlikhet och en osäker rättsprövning.

Svenska Båtunionen föreslår därför:

- Att kravet på avfallshanteringsplan ska omfatta hamnar avsedda som huvudsaklig förtöjningsplats för fler än 30 fritidsbåtar där båtägaren har rådighet över båtplatsen genom ägande, medlemskap, upplåtelseavtal eller avtalsliknande former. Med fritidsbåtar avses fartyg enlighet med Fritidsbåtsdirektivets definition.

Med denna definition särbehandlas inte en båtklubb från en samfällighetsförening och verksamhetsformen styr inte över hamnens syfte eller båtarnas användningsområde. Den omfattar även gästhamnar då gästhamnsplatsen genom betalningen och upplåtelsen av plats omfattar ett ömsesidigt avtal mellan gästhamnen och båtägaren.

Restauranger och liknande verksamheter omfattas inte så länge de upplåter bryggplatser utan avgift för gästbåtar under kortare tid. Inte heller bryggor avsedda för kortvarig tankning, lastning och lossning vid sjömackar eller andra serviceanläggningar.

Svenska Båtunionen anser att antalet båtplatser är direkt kopplat till eventuell risk för spridning av avfall från båtarna och inte under vilken verksamhetsform hamnen drivs eller för vilket ändamål fritidsbåtarna används. Vi stödjer en förordning som har mål att minska skräpet i havet istället för att reglera fritidsbåtshamnar och öka deras administrativa börda.

Avsnitt 4.2.1 – Skyldighet att ha en godkänd avfallshanteringsplan, s. 40

Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget. Båtklubbar är en miljöfarlig verksamhet och ska sedan tidigare ha en avfallshanteringsplan i enlighet med SJÖFS 2001:13. Vi anser också att det är rimligt att kommunen godkänner avfallshanteringsplanen, att den ska uppdateras vart femte år och förutsätter att avfallshanteringsplanen är anpassad till den enskilda hamnens verksamhet och förutsättningar.

Svenska Båtunionen anser dock att det är angeläget att införa en **övergångsperiod** för när kravet på en godkänd avfallshanteringsplan införlivas. Vi anser inte att det är rimligt till den 1 november 2022, utan tidigast till den 1 november 2023.

Havsmiljöinstitutet har i projektet Eko Marina III¹ genomfört en inventering och kartläggning av hur svenska fritidsbåtshamnar ser ut. Rapporten publicerades 2021-12-12. Totalt identifierades 2 654 fritidsbåtshamnar (varv, marinor, gästhamnar och båtklubbar m.m.) vid inventeringen och kartläggningen, som byggde på svar från 464 fritidsbåtshamnar, visade på följande:

- Medianvärde på 101 bryggplatser
- 68 procent tog emot hushållsavfall
- 60 procent hade en miljöpolicy
- 34 procent tog emot farligt avfall
- 31 procent hade källsortering

Kartläggningen visar att det är stora variationer inom landet gällande avfallshantering (sammanslagning av hushållsavfall, farligt avfall och källsortering) och miljöpolicy (som vi antar kan till viss del likställas med en avfallshanteringsplan) och stora variationer beroende på storlek på fritidsbåtshamnen.

Därtill är det stor skillnad på hur ofta en båtklubb får tillsyn av kommunen. En intern rundfrågning visar att vissa båtklubbar får tillsyn varje eller vartannat år, medan andra båtklubbar aldrig har fått tillsyn. Även här är det stor variation inom landet.

Svenska Båtunionen ser därför ett behov av en övergångsperiod, som ger båtklubbarna (våra medlemmar likaväl som oorganiserade) möjlighet att ta fram avfallshanteringsplaner och vid behov mottagningsanordningar, efter gedigna informationsinsatser från ansvariga myndigheter.

Avsnitt 4.3.4 – Kvitto på mottaget avfall ska lämnas och kvittouppgifterna ska rapporteras och sparas, s. 46

Svenska Båtunionen avstyrker förslaget eftersom det förutsätter att Transportstyrelsen anmäler till Safe Sea Net vilka hamnar som inte omfattas av kravet att lämna kvitto. Enligt vår tolkning kräver det att Transportstyrelsen har identifierat samtliga hamnar, exempelvis via ett hamnregister, gjort en bedömning av vilka hamnar som inte ska omfattas och sedan rapportera in dessa. Vi finner inte detta förslag tillräckligt tillfredsställande utan önskar en tydligare friskrivning för fritidsbåtar och fritidsbåtshamnar.

Avsnitt 4.7.3 – Tillsynen över fritidsbåtshamnarna flyttas till kommunerna, s. 51

Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget och instämmer i att kommunerna är bättre lämpade för tillsyn av fritidsbåtshamnar än Transportstyrelsen. Vi vill dock tillägga, precis som ovan, att det är mycket stora regionala och lokala skillnader i den tillsyn som kommunen utövar på fritidsbåtshamnar. Vissa båtklubbar får regelbunden tillsyn medan andra, kanske i grannkommunen, aldrig har fått tillsyn. Svenska Båtunionen delar därför inte bedömningen att kommunerna i alla lägen har god kunskap om fritidsbåtshamnar och bedriver löpande operativ tillsyn.

¹ <https://havsmiljoinstitutet.se/publikationer/rapportserie/2021/eko-marina-iii>

Avsnitt 4.8 – Ett hamnregister får införas, s. 55

Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget och anser att ett hamnregister kommer underlätta arbetet för samtliga parter. Vi företräder drygt 900 båtklubbar i Sverige, men förväntas i många fall företräda hela båtlivet. Ett hamnregister skulle göra det möjligt för oss att nå ut med relevant information om båtlivsfrågor till samtliga fritidsbåtshamnar.

Vi anser dock att den avgift som får tas ut av hamnarna för att kostnadstäckta hamnregistret behöver vara skäligen för att inte motverka sitt eget syfte.

Avsnitt 4.11.4 – Sanktionsavgifternas storlek, s. 63

Svenska Båtunionen avstyrker förslaget. Till att börja med är det stor skillnad på de fritidsbåtshamnar som omfattas av direktivet och kravet på godkänd avfallshanteringsplan och mottagningsanordning, eftersom det innefattar både varv/marinor och båtklubbar. Att förordna samma sanktionsavgift mot ett företag (varv/marina) och ideell förening (båtklubb) är högst orimligt.

En ideell förening får enlighet skattereglerna inte generera vinst för medlemmarna. Båtklubbens intäkter (medlemsavgifter) går till allt från att upprusta klubbhus och bryggor till att anordna seglingsläger för barn och ungdomar samt att bekosta tillsynsmyndigheternas avgifter. En sanktionsavgift om 15 000 kr för att avfallshanteringsplanen inte är godkänd, eller 40 000 kr för att hamnen saknar en mottagningsanordning för avfall, skulle kunna försätta en båtklubb i konkurs.

Föreslagen storlek på sanktionsavgift tar inte heller höjd för storleken på båtklubben (antalet medlemmar, antalet hamnplatser eller dylikt) vilket innebär att avgiften slår oacceptabelt hårt mot de båtklubbar som redan har en ansträngd ekonomi, nämligen små båtklubbar med ett fåtal medlemmar.

Inte nog med att en båtklubb ska bekosta kommunens tillsyn, godkännande av en avfallshanteringsplan, en avfallsentreprenör för omhändertagande av avfallet och avgiften för ett eventuellt hamnregister. Svenska Båtunionen anser att de föreslagna sanktionsavgifterna riskerar att segregera båtlivet ytterligare genom att den ackumulerade kostnaden driver upp medlemsavgiften. Båtklubbarna har genom sitt ideella arbete och medlemmarnas engagemang under mer än 100 år gjort båtliv tillgängligt för alla.

Kommentar gällande konsekvenser för hamnarna

Svenska Båtunionen anser att konsekvensanalysen för hamnarna är undermålig, särskilt för fritidsbåtshamnarna. Det enda som nämns är att "för små hamnar finns en möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från krav på att lämna kvitto" (s. 72). Även om det sedan tidigare direktiv funnits skyldigheter för fritidsbåtshamnarna att ha en avfallshanteringsplan och mottagningsanordning för avfall, så har utredningen inte ansträngt sig för att ta reda på hur det ser ut i dagsläget. Att detta inte berörs i konsekvensanalysen är djupt oroväckande. Som vi skriver i vårt ställningstagande till avsnitt 4.2.1 visar studier på att 60 procent av fritidsbåtshamnarna har en miljöpolicy. Det innebär exempelvis att drygt 1000 fritidsbåtshamnar saknar en miljöpolicy (vilket kan likställas med en avfallshanteringsplan).

Att utredningen inte heller beskriver de ekonomiska konsekvenserna, exempelvis för de 2000 fritidsbåtshamnarna som utredningen utgår ifrån, av att få sin avfallshanteringsplan godkänd av kommunen (vilket är förenat med en avgift) och eventuellt anordna mottagningsstationer (vilket också är förenat med en avgift) är anmärkningsvärt. Bara för att en fritidsbåtshamn har en avfallshanteringsplan i dag innebär inte de facto att den direkt kommer att godkännas av tillsynsmyndigheten utan anmärkning.

Avslutande kommentar

Svenska Båtunionen är en paraplyorganisation som representerar drygt 900 båtklubbar och 180 000 enskilda båtklubsmedlemmar. Organisationen har lång erfarenhet av båtlivsfrågor och verkar för

en bättre miljö och en utökad möjlighet till ett vattenburet friluftsliv. Vi arbetar aktivt för att minska påverkan från fritidsbåtar i våra vatten och natur. Friluftsutövandet, i båten eller med kanoten genom en båtklubb, är kärnan i den svenska samhällskulturen som vi värnar om.

Mottagningsdirektivet syftar till att minska nedskräpningen i den marina miljön. Det är en viktig fråga för oss båtägare som också värnar den svenska allemansrätten. Det avfall vi tar med oss i båten på en dagsutflykt, tar vi med oss hem. För att lydelseerna i direktivet ska få genomslag, krävs dock en väl genomtänkt strategi för implementering.

Svenska Båtunionen anser därför att en övergångsperiod behöver införas, vilket förslagsvis innebär att tidigast 1 november 2023 ska samtliga fritidsbåtshamnar som omfattas av direktivet, kunna redovisa en avfallshanteringsplan till kommunerna för godkännande.

Vi ser också att ett hamnregister, upprättat av Transportstyrelsen, är en förutsättning för att direktivet ska kunna implementeras på tillämpligt sätt. Detta eftersom enbart då kan Transportstyrelsen meddela vilka fritidsbåtshamnar som ska omfattas av direktivet och vilka som inte ska omfattas, samt meddela undantagen till Sea Safe Net. Vi ställer frågan till utredningen – hur ska detta ske om Transportstyrelsen inte väljer att upprätta ett hamnregister? Vi vill också skicka med till utredningen att det var svårt att uttyda exakt vad i promemorian som riktade sig till fritidsbåtshamnar och inte övriga hamnar/industrihamnar.

Avslutningsvis, Svenska Båtunionen välkomnar en fortsatt dialog och bistår gärna i arbetet med att sprida information om kravet på avfallshanteringsplan och mottagningsanordning för avfall.

Svenska Båtunionen,

Stockholm
2022-03-22

Christer Eriksson
Ordförande

Carl Rönnow
Sakkunnig