

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:433

av Edward Riedl och Finn Bengtsson (båda M)

Återvinning av nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra i lag och förordning så att en systematisk återvinning av nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar kommer till stånd och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Enligt Båtlivsundersökningen 2010 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. Sex 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 sex och tio 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.

Fritidsbåtar har en mycket lång livslängd. I dagsläget är den genomsnittliga livslängden sannolikt cirka 40 år. Detta innebär att det är mycket svårt att skatta de framtida kostnaderna för återvinning. Den långa livslängden innebär troligtvis även 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.

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 då det till exempel kan antas att det finns ett materialvärde i båtar av aluminium medan båtar av plast utgör en kostnad att återvinna. Båtar av olika storlek kostar dessutom olika mycket att samla in och återvinna. Ruffade båtar är dyrare per meter att återvinna än öppna osv.

Enligt Båtlivsundersökningen 2010 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. Det är utifrån detta statistiska underlag svårt att dra slutsatser kring båtarnas livslängd. Frågar man tillverkare får man svar som varierar från 30 till 50 år eller att båtarna lever oändligt lång tid. European Boating Industry har gjort bedömningen att medellivslängden på en båt är cirka 30 år. Man kan alltså anta att båtar 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 med mera. 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.

Mot ovanstående bakgrund förefaller det som helt nödvändigt att införa ett system för återvinning av nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar. Det föreslår även Naturvårdsverket i den rapport som lämnats till regeringen. Tyvärr har inget hänt sedan denna utredning överlämnats, varför denna motion syftar till att påtala att något skyndsamt görs i frågan och att riksdagen ger regeringen detta tillkänna.

I korthet förefaller ett av de största hindren för att få ett sådant återvinningsystem att fungera att kommuner och andra markägare inte kan omhänderta och senare återvinna båtar som är övergivna på deras landområden. Detta tillåter inte dagens regelverk.

Ett båtregister gör ingen som helst nytta i detta sammanhang, eftersom ägarna till dessa övergivna båtar inte vill ge sig tillkänna och därmed gör allt för att dölja sin och båtens identitet.

I likhet med vad som gäller för bilvrak bör kommunerna därför ges möjlighet att omhänderta fartygsvrak. Naturvårdsverket har föreslagit 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.

Till detta bör någon form av stimulerande åtgärd, såsom någon form av skrotningspremie i ett initialskede övervägas för att få igång ett snabbt fungerande återvinningssystem för fritidsbåtar som är uttjänta och nu ligger och skräpar ner i naturen utan att planer för åtgärder ännu finns från politiskt håll. Detta förhållande bör därför omgående regleras i ovanstående lag och förordning.

Edward Riedl (M)

Finn Bengtsson (M)