SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1898

av Carl Wiktor Svensson (KD)

Översyn av reglerna kring övergivna fartyg

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra ett förtydligande vad gäller olika myndigheters roll och befogenheter med syfte att minska antalet inblandade myndigheter vid hanteringen av övergivna fartyg och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Regeringen uppdrog den 1 november 2007 åt Statskontoret att utreda och lämna förslag på vem som bör ha rätt eller skyldighet att omhänderta, sanera och flytta skeppsvrak och ägarlösa båtar. Statskontoret överlämnade rapporten Vrak och ägarlösa båtar (2008:6) till den dåvarande regeringen.

Där beskrivs problem med vrak och båtar som är nedskräpande i miljöbalkens mening, dvs. de är att betrakta som avfall som har placerats utomhus på en plats som allmänheten har tillträde eller insyn till. Det kan dock även handla om ”nedskräpningsliknande” problem, dvs. exempelvis fullt funktionsdugliga, men uppenbarligen övergivna, båtar som blir liggande under lång tid och som upplevs som störande. Det kan också handla om vrak och övergivna båtar som – utan att vara direkt nedskräpande – utgör olycksfallsrisker för badande.

Det har inte hänt så mycket i praktiken efter att rapporten överlämnades till den dåvarande regeringen 2008. Det dyker upp med jämna mellanrum upp larmrapporter om

övergivna fritidsbåtar och vrak som riskerar att sjunka och orsaka stora miljöskador. Det är lika illa på land, det finns olagliga verksamheter som pågår i åratal, trots utfärdade vitesdomar och liknande.

Ett uppmärksammat exempel är den så kallade ”skroten på Resarö” som år efter år har skapat stora problem för närboende och har varit en följetong. Det finns en pågående myndighetsprocess som steg för steg har blivit skarpare men förbättringarna i praktiken har än så länge lyst med sin frånvaro.

Det finns ofta många myndigheter inblandade – exempelvis Naturvårdsverket, Länsstyrelser, kommunernas miljömyndigheter, polisen, sjöpolisen, Kustbevakningen eller Sjöfartsverket. Det saknas en övergripande struktur om vilket ansvar och vilka befogenheter olika aktörer har. De stora kostnaderna som är förknippade med sanering, bortforsling bollas ofta mellan parterna.

Lagstiftningen är baserad på att ägare till fritidsbåtar, fartyg eller företag som ägnar sig åt metallåtervinning (exempelvis ”bilskrotare”) följer lagstiftningen och miljömyndigheternas tillståndskrav. Dock finns det fartygsägare och företagare som struntar totalt i detta. Man kan hålla sig gömd och vara omöjlig att kontakta. Eller så är det ingen som vet som ägare till olagliga ”skrotföretag” eller gamla uttjänta båtar och fartyg.

I dag saknas i huvudsak regler om flyttning av fartyg, motsvarande de som finns på vägtrafikområdet. Således saknas uttryckliga regler som ger det allmänna befogenheter att bryta enskilda rättssubjekts rätt att, med stöd av framför allt äganderätten, fritt förfoga över sitt fartyg.

Nuvarande lagstiftning ställer stora krav på ägarna att de förväntas göra rätt för sig, och att de ska följa myndighetsbeslut, men det står inte tydligt vem som ska ta tag i ”tickande miljöbomber” som olagliga skrotar och gamla fartyg i dåligt skick utför – innan en miljökatastrof inträffar om inte ägarna gör rätt för sig.

I lagen om Skydd mot olyckor (2003:778) regleras statens och kommunernas räddningstjänsters insatser i samband med akuta pågående utsläpp. Men det finns inte ett tillräckligt tydligt besked om vem som har det övergripande ansvaret för de förebyggande åtgärderna – till exempel bortforsling av gamla fartyg eller bilar på fel plats. Polisen har rätt att söka efter skrotfirmors – och fartygsägare, men dessa utnyttjar ofta lagens alla kryphål för att hålla sig undan.

Dagens regelverk är därför inte tillräckligt tydligt när det gäller oseriösa skrotfirmor och fartygsägare. Mot denna bakgrund bör det därför göras ett förtydligande vad gäller olika myndigheternas roll och befogenheter med syfte att minska antalet inblandade myndigheter i det ovan beskrivna problemen. I det arbetet kan gärna Statskontorets rapport 2008:6 fungera som inspiration.

Carl Wiktor Svensson (KD)