

Motion till riksdagen 2025/26:1183

av **Kerstin Lundgren (C)**

Ett nationellt system för skrotbåtar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införandet av ett producentansvar för fritidsbåtar och ett nationellt system för skrotbåtar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ansvarsfördelning för skrotbåtar som i dag finns i våra skärgårdar och sjöar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Motionens krav avslogs ifjol med hänvisning till beredningsarbete i regeringen. Havs- och vattenmyndigheten har fått anslag för att stimulera skrotning men det stora problemet är att det är så vanligt att ägarna saknas för övergivna båtar. Håll Sverige Rent har gjort en studie om svenska skrotbåtar. Studiens viktigaste resultat är att det är mycket svårt att identifiera ägaren till övergivna båtar eftersom det saknas ett obligatoriskt register samt att det är avsevärt dyrare att skrota båtar som är övergivna än vad som tidigare framkommit. Precis lika oacceptabelt som att övergivna bilar lämnas på privat mark är det att skrotbåtar och vrak överges i naturen, på land eller i vatten. Med ansvar för markägaren att hitta ägaren. Om ägaren inte hittas och ger godkännande kan markägaren inte skrota båten utan att göra sig skyldig till egenmäktigt förfarande.

Idag finns det ca 100 000 båtar som närmar sig sitt bästföredatum. De flesta är uttjänta plastbåtar som riskerar att dumpas i naturen. En orsak till att båtar blir kvar i naturen är att en bärigare som inte har någon fullmakt från ägaren riskerar att bli ersättningsskyldig om ägaren sedan ger sig till känna. En annan är att kommuner och markägare inte heller har rätt att flytta någon annans båt från deras mark/vatten utan tillstånd från båtägaren. Och går det då inte att identifiera båtägaren blir båten liggande. Det är väldigt dyrt att frakta bort en båt. Studien visade att bärgnings- och transportkostnaderna utgjorde den största delen av kostnaden. Kostnaden för återvinning/deponi utgjorde i flera fall 10 procent av totalkostnaden. Det visar på vikten av ett fungerande

nationellt system av båtskrotar samt att båtägare måste ha kunskap om hur de kan skrota sin båt.

För att komma till rätta med det växande problemet för naturen och våra vatten bör det införas ett producentansvar för fritidsbåtar i likhet med det som redan finns för personbilar. Ett producentansvar skulle kunna skynda på uppbyggnaden av ett återvinningssystem för fritidsbåtar som kan minska risken för övergivna och nedskräpande fritidsbåtsvrak på båtuppställningsplatser, på havsbotten eller vid strandkanten runt om i Sverige, något som kan förstöra miljön och vara farligt för allmänheten. I likhet med vad som föreslogs i Miljömålsberedningens betänkande Havet och människan (SOU 2020:83) måste en utredning för att få på plats ett sådant system snarast tillsättas. Här bör även frågan om en tvingande ansvarsförsäkring kunna ingå samt frågan om incitament som styr mot ökad återvinning av skrotbåtar och vrak.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har för 2025 infört en ny skrotningspremie för kommuner och ideella föreningar. En utvärdering av detta bör ske för att kunna fatta beslut om ifall det är ett lämpligt system att gå vidare med. HaV använde när skrotningspremien tidigare prövades 3,2 miljoner kr för att skrota båtar, varav 200 000 kr användes för genomförande av en rikstäckande informationskampanj. Totalt skrotades 416 fritidsbåtar under september 2018 till december 2019. Enligt HaV var det ett oerhört tryck efter att skrota sin fritidsbåt. Det har varit gratis att skrota sin båt så länge pengarna räcker men transport och eventuell sanering har man fått stå för själv. HaV upprepade båtskrotningskampanjen som för 2022 gällde en premie som täckte kostnaden för återvinning av båtar upp till 3 ton. Årets kampanj gäller båtar upp till 10 ton. Frågan om permanent skrotningspremie får väl ses som ett tänkbart incitament att överväga för utredningen.

Men detta handlar inte bara om båtar som ska skrotas utan även om det stora problem som redan skrotade båtar utgör. Utredningen måste även klarlägga ansvarsfördelningen för de båtar som idag är övergivna och inte ligger på någons mark utan ligger i våra skärgårdar, i sjöar och i älvar som skrot. Om någon ”skrotat” sin båt i vattnet – vem har då ansvaret för bortforsling om ägaren är okänd? Om båten är under 12 meter och inte utgör en miljöfara eller hinder för sjötrafiken, vem blir då ansvarig? Är det kommunen, staten eller en enskild fastighetsägare som äger vattenområdet? Det kan drabba såväl enskilda som kommuner med hundratusentals kronor om de åläggs att forsla bort skrotbåtarna. Det är uppenbart orimligt och det måste tas om hand av utredningen. Det får inte bli så att enskilda eller kommuner avhåller sig från att anmäla av risk för att få stå för bortforslingskostnaden.

Kerstin Lundgren (C)